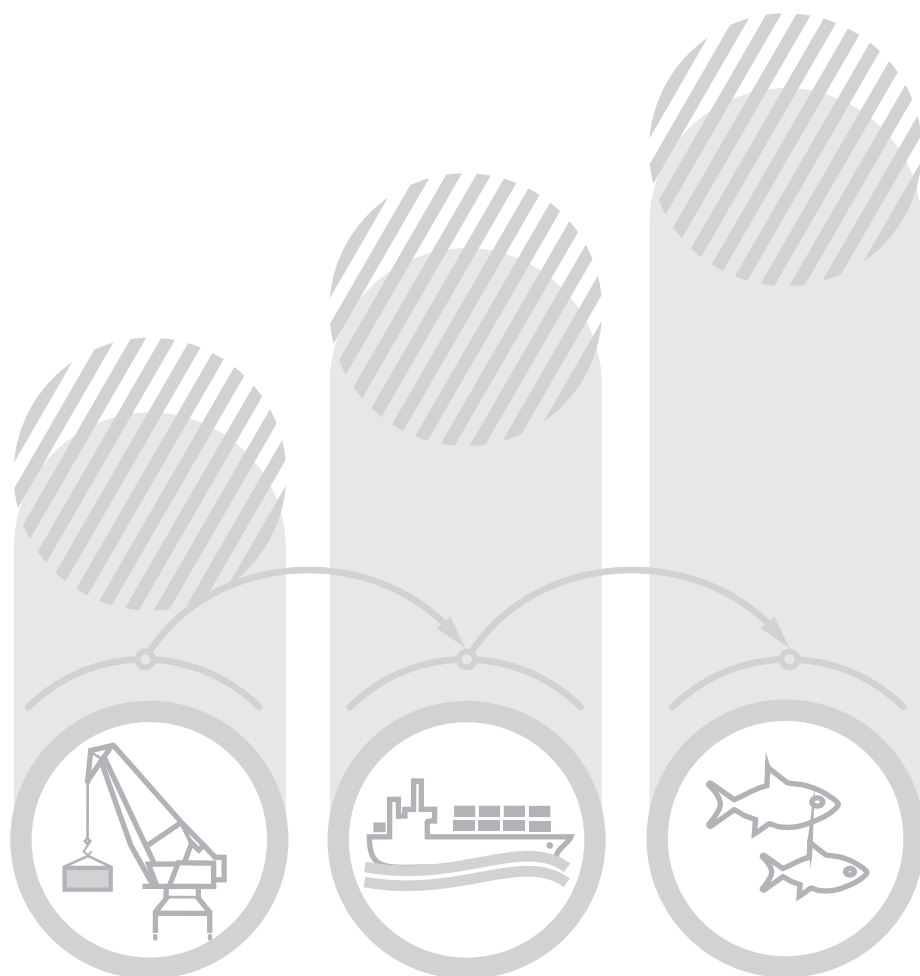


Gospodarka morska w Polsce w latach 2017 i 2018

The maritime economy in Poland in years 2017 and 2018



Gospodarka morską w Polsce w latach 2017 i 2018

The maritime economy in Poland in years 2017 and 2018

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2019

Opracowanie merytoryczne

Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Ośrodek Statystyki Morskiej
Statistical Office in Szczecin. Maritime Statistics Centre

Pod kierunkiem

Supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Zespół autorski

Editorial team

Anna Andrychowska, Anna Bilka, Mirosława Brzezińska, Jolanta Janik, Agnieszka Kamińska, Aniela Litke,
Katarzyna Orszulik, Marzena Rodziewicz, Monika Żabowska

Prace redakcyjne

Editorial work

Ewa Kacperczyk, Beata Rzymek

Skład i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Ireneusz Romanko

ISSN 2450-0178

Publikacja dostępna na stronie internetowej

Publication available on website

<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/>

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

ZAKŁAD WYDAWNICTW STATYSTYCZNYCH, 00-925 WARSZAWA, AL. NIEPODLEGŁOŚCI 208
Informacje w sprawach sprzedaży publikacji – tel.: (22) 608 32 10, 608 38 10

Przedmowa

W *Polityce morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020* (z perspektywą do 2030 roku) zostały określone kierunki zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i racjonalnego wykorzystania nadmorskiego położenia Polski. Najważniejsze cele tej polityki to: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zatrudnienia w gospodarce morskiej, zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, a także wykorzystanie morskiego potencjału gospodarczego.

Realizacja powyższych celów warunkowana jest rozwojem szkolnictwa morskiego oraz ośrodków naukowo-badawczych, które poprzez współpracę z podmiotami gospodarczymi będą mogły przyczynić się do wprowadzania innowacji w gospodarce morskiej oraz stymulowania zrównoważonego rozwoju regionów nadmorskich i wzrostu poziomu życia na tych terenach.

Do gospodarki morskiej zalicza się działalność gospodarczą obejmującą eksploatację portów morskich, żeglugę morską, budownictwo okrętowe, rybołówstwo, turystykę morską i przybrzeżną oraz funkcjonowanie ośrodków naukowo-badawczych.

Opracowanie *Gospodarka morska w Polsce w latach 2017 i 2018* prezentuje podstawowe dane z zakresu działalności podmiotów w poszczególnych sektorach polskiej gospodarki morskiej na tle dostępnych wyników osiągniętych w światowej gospodarce morskiej.

Niniejsza publikacja powstała przy współudziale wielu osób i instytucji, które przyczyniły się do zgromadzenia prezentowanych informacji. Składamy tą drogą podziękowanie wszystkim osobom zaangażowanym w to zadanie oraz wyrażamy nadzieję na dalszą współpracę. Będziemy wdzięczni za każdą sugestię dotyczącą przedstawionej publikacji oraz zakresu prowadzonych badań statystycznych.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego



dr Dominik Rozkrut

Szczecin, listopad 2019 r.

Preface

The Maritime Policy of the Republic of Poland until 2020 (with perspective until 2030) defined directions for sustainable economic and social development as well as reasonable use of the coastal location of Poland. The most important objectives of the policy include strengthening the position of Polish seaports, enhancing the competitiveness of maritime transport and employment in the maritime sector, ensuring safety at sea as well as benefiting from maritime economy potential.

The above-mentioned objectives depend on the development of maritime education and scientific research centres which would be able to participate in the implementation of maritime economy innovations and the stimulation of the sustainable development in the coastal areas as well as the growth in the quality of life in those regions, through cooperation with business entities.

Maritime economy include business activity of operating seaports, maritime shipping, shipbuilding, marine fisheries, maritime and coastal tourism as well as scientific research centres.

Maritime Economy in Poland in the years 2017 and 2018 presents basic information on entities operating within particular sectors of Polish maritime economy against the background of the world maritime economy results to the extent available.

This publication has been elaborated with the participation of many persons and institutions who contributed to collecting the data presented. Thus, we would like to express our gratitude to all persons involved and look forward to further cooperation. We would be grateful for any suggestion concerning the contents of this publication as well as the scope of the conducted statistical surveys.

Director
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner, MSc.

President
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, November 2019

Spis treści

Contents

	Str. Page
Przedmowa	3
Preface	4
Spis tablic	6
List of tables	6
Spis wykresów	10
List of charts	10
Spis map	16
List of maps	16
Objaśnienia znaków umownych.	17
Symbols	17
Ważniejsze skróty	17
Major abbreviations	17
Skróty nazw państw	18
Abbreviations of country names	18
Synteza	19
Executive summary	19
1. Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej	23
1. Spatio-functional structure of maritime economy	23
2. Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej	25
2. Entities, employees and remuneration in maritime economy	25
3. Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów	31
3. Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities.	31
4. Porty morskie	43
4. Seaports	43
5. Żegluga morska i przybrzeżna	77
5. Maritime and coastal shipping	77
6. Przemysł stoczniowy.	99
6. Shipbuilding and shiprepair industry.	99
7. Gospodarka rybna	105
7. Fishing economy	105
8. Szkolnictwo morskie i nauka	115
8. Maritime education and science.	115
9. Turystyka morska i przybrzeżna	123
9. Coastal and maritime tourism	123
10. Przegląd międzynarodowy	131
10. International review	131
Uwagi metodologiczne	145
Methodological notes.	145

Spis tablic

List of tables

Str.
Page

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

Tablica 1.	Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej	25
Table 1.	Entities and employees in maritime economy	25
Tablica 2.	Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej według liczby pracujących i sektorów własności	27
Table 2.	Entities and employees in maritime economy by number of employees and by ownerships sector	27
Tablica 3.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w gospodarce morskiej.	28
Table 3.	Average monthly gross remuneration in maritime economy	28

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

Tablica 1 (4).	Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej	32
Table 1 (4).	Investment outlays in maritime economy	32
Tablica 2 (5).	Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania	33
Table 2 (5).	Investments outlays in maritime economy by funding sources	33
Tablica 3 (6).	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup	35
Table 3 (6).	Gross value of fixed assets in maritime economy by groups	35
Tablica 4 (7).	Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów gospodarki morskiej	37
Table 4 (7).	Selected economic rates and ratios of maritime economy entities	37
Tablica 5 (8).	Aktywa obrotowe podmiotów gospodarki morskiej	39
Table 5 (8).	Current assets of maritime economy entities	39
Tablica 6 (9).	Zobowiązania podmiotów gospodarki morskiej	40
Table 6 (9).	Liabilities of maritime economy entities	40

Porty morskie

Seaports

Tablica 1 (10).	Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na tle polskich portów morskich ogółem	58
Table 1 (10).	Seaports of fundamental importance for the national economy against the background total of Polish seaports	58
Tablica 2 (11).	Dane techniczne głównych portów morskich.	58
Table 2 (11).	Technical details on main seaports	58
Tablica 3 (12).	Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku	60
Table 3 (12).	Principal information on the port of Gdańsk	60
Tablica 4 (13).	Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni	65
Table 4 (13).	Principal information on the port of Gdynia	65

Tablica 5 (14).	Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie	69
Table 5 (14).	Principal information on the port of Szczecin	69
Tablica 6 (15).	Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu	73
Table 6 (15).	Principal information on the port of Świnoujście.	73

Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Tablica 1 (16).	Morska flota transportowa.	78
Table 1 (16).	Maritime cargo-carrying fleet	78
Tablica 2 (17).	Morska flota transportowa według rodzajów statków	81
Table 2 (17).	Maritime cargo-carrying fleet by type of ship	81
Tablica 3 (18).	Morska flota transportowa według wieku statków	82
Table 3 (18).	Maritime cargo-carrying fleet by age of ships	82
Tablica 4 (19).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi	83
Table 4 (19).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping.	83
Tablica 5 (20).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania	85
Table 5 (20).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service.	85
Tablica 6 (21).	Przewozy ładunków według grup	88
Table 6 (21).	Cargo transport by groups.	88
Tablica 7 (22).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji	90
Table 7 (22).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by direction.	90
Tablica 8 (23).	Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego	92
Table 8 (23).	Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet	92
Tablica 9 (24).	Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej	93
Table 9 (24).	International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet	93
Tablica 10 (25).	Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi	95
Table 10 (25).	International passenger transport by ferries to/ from main Polish ports	95
Tablica 11 (26).	Statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej	97
Table 11 (26).	Ships of coastal cargo-carrying fleet	97
Tablica 12 (27).	Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej	98
Table 12 (27).	Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet	98

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Tablica 1 (28).	Produkcja statków	99
Table 1 (28).	Shipbuilding.	99

	Str. Page
Tablica 2 (29). Portfel zamówień na statki	100
Table 2 (29). Shipbuilding order book	100
Tablica 3 (30). Remonty statków.	102
Table 3 (30). Ship repairs	102

Gospodarka rybna

Fishing economy

Tablica 1 (31). Morska flota rybacka według sektorów własności	105
Table 1 (31). Maritime fishing fleet by ownership	105
Tablica 2 (32). Flota rybacka wycofana z eksploatacji przy pomocy środków publicznych	107
Table 2 (32). Fishing fleet decommissioned with the support of public funds	107
Tablica 3 (33). Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych	107
Table 3 (33). Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish.	107
Tablica 4 (34). Połowy ryb według wybranych gatunków.	108
Table 4 (34). Fish catches by selected species	108
Tablica 5 (35). Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów.	109
Table 5 (35). Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas	109
Tablica 6 (36). Produkcja wybranych przetworów rybnych.	111
Table 6 (36). Manufacture of selected fish processing products.	111
Tablica 7 (37). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich	113
Table 7 (37). Exports and imports of fish and other marine organisms	113

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Tablica 1 (38). Uczniowie i absolwenci branżowych szkół I stopnia według zawodów	115
Table 1 (38). Students and graduates of stage I sectoral vocational schools by occupations.	115
Tablica 2 (39). Uczniowie i absolwenci techników według zawodów	116
Table 2 (39). Students and graduates of technical secondary schools by occupations	116
Tablica 3 (40). Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów	117
Table 3 (40). Students and graduates of post-secondary schools by occupations	117
Tablica 4 (41). Studenci uczelni morskich	118
Table 4 (41). Students of maritime academies	118
Tablica 5 (42). Absolwenci uczelni morskich	119
Table 5 (42). Graduates of maritime academies	119

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Tablica 1 (43). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe	123
Table 1 (43). Tourist establishments and accommodation facilities	123

Tablica 2 (44).	Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych	125
Table 2 (44).	Tourist accommodated in accommodation establishments	125
Tablica 3 (45).	Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów	127
Table 3 (45).	Passenger movements at Polish seaports by selected ports	127
Tablica 4 (46).	Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów	129
Table 4 (46).	Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports	129

Przegląd międzynarodowy

International review

Tablica 1 (47).	Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego	133
Table 1 (47).	Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region	133
Tablica 2 (48).	Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów	135
Table 2 (48).	Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by water areas.	135
Tablica 3 (49).	Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe	137
Table 3 (49).	World fleet of specialised full-container ships and world container traffic.	137

Spis wykresów

List of charts

Str.
Page

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

Wykres 1.	Podmioty w gospodarce morskiej	26
Chart 1.	Entities in maritime economy	26
Wykres 2.	Pracujący w gospodarce morskiej	28
Chart 2.	Employed persons in maritime economy	28

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

Wykres 1 (3).	Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej (ceny bieżące)	31
Chart 1 (3).	Investment outlays in maritime economy (current prices)	31
Wykres 2 (4).	Struktura nakładów inwestycyjnych według rodzajów działalności (ceny bieżące)	32
Chart 2 (4).	Structure of investment outlays by kinds of activity (current prices).	32
Wykres 3 (5).	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej (bieżące ceny ewidencyjne)	36
Chart 3 (5).	Gross value of fixed assets in maritime economy (current book-keeping prices).	36
Wykres 4 (6).	Finanse podmiotów gospodarki morskiej	38
Chart 4 (6).	Finance of maritime economy entities	38
Wykres 5 (7).	Aktywa obrotowe	39
Chart 5 (7).	Current assets	39

Porty morskie

Seaports

Wykres 1 (8).	Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu.	43
Chart 1 (8).	International cargo traffic by selected modes of transport	43
Wykres 2 (9).	Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2018 r.	44
Chart 2 (9).	Structure of cargo traffic in seaports in 2018	44
Wykres 3 (10).	Międzynarodowy ruch pasażerów według wybranych rodzajów transportu	44
Chart 3 (10).	International passenger traffic by selected modes of transport	44
Wykres 4 (11).	Obroty ładunkowe w portach morskich według kraju przewoźnika	45
Chart 4 (11).	Cargo traffic in seaports by country of carrier.	45
Wykres 5 (12).	Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce według bandery statku	46
Chart 5 (12).	Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat in Poland, by flag	46

	Str. Page
Wykres 6 (13). Chart 6 (13).	Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską według wybranych bander statku 46 Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat outside Poland, by selected flags 46
Wykres 7 (14). Chart 7 (14).	Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego. 47 Passenger traffic in seaports by country of maritime carrier. 47
Wykres 8 (15). Chart 8 (15).	Obroty ładunkowe w portach morskich 48 Cargo traffic in seaports 48
Wykres 9 (16). Chart 9 (16).	Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich 48 Structure of cargo traffic by seaports 48
Wykres 10 (17). Chart 10 (17).	Obroty ładunkowe w głównych portach morskich 49 Cargo traffic in major seaports 49
Wykres 11 (18). Chart 11 (18).	Obroty ładunków tranzytowych w głównych portach morskich. 49 Transit cargo traffic in major seaports. 49
Wykres 12 (19). Chart 12 (19).	Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków. 51 Cargo traffic in seaports by ship type 51
Wykres 13 (20). Chart 13 (20).	Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków. 51 Cargo traffic in seaports by category 51
Wykres 14 (21). Chart 14 (21).	Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich 52 Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports. 52
Wykres 15 (22). Chart 15 (22).	Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku 52 Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading 52
Wykres 16 (23). Chart 16 (23).	Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca wyładunku. 53 Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading 53
Wykres 17 (24). Chart 17 (24).	Obroty ropy naftowej w portach morskich 53 Crude oil traffic in seaports 53
Wykres 18 (25). Chart 18 (25).	Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku. 54 Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading 54
Wykres 19 (26). Chart 19 (26).	Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku 54 Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading 54
Wykres 20 (27). Chart 20 (27).	Obroty węgla i koksu w portach morskich. 55 Coal and coke traffic in seaports 55
Wykres 21 (28). Chart 21 (28).	Statki transportowe wchodzące do portów morskich. 56 Cargo-carrying ships entering seaports 56

	Str. Page
Wykres 22 (29). Chart 22 (29).	Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów. 56 Cargo-carrying ships entering seaports by type 56
Wykres 23 (30). Chart 23 (30).	Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów 57 Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports, by type. 57
Wykres 24 (31). Chart 24 (31).	Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych 57 International cargo traffic in Polish ports by relations. 57
Wykres 25 (32). Chart 25 (32).	Obroty ładunkowe w porcie w Gdańsku według grup ładunkowych 61 Cargo traffic in the port of Gdańsk by cargo groups. 61
Wykres 26 (33). Chart 26 (33).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku. 61 International large container traffic in the port of Gdańsk 61
Wykres 27 (34). Chart 27 (34).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów załadunku 62 Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading 62
Wykres 28 (35). Chart 28 (35).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku 63 Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading 63
Wykres 29 (36). Chart 29 (36).	Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku 64 Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk. 64
Wykres 30 (37). Chart 30 (37).	Obroty ładunkowe w porcie w Gdyni według grup ładunkowych 66 Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups 66
Wykres 31 (38). Chart 31 (38).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdyni 66 International large container traffic in the port of Gdynia 66
Wykres 32 (39). Chart 32 (39).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów załadunku 67 Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading. 67
Wykres 33 (40). Chart 33 (40).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów wyładunku. 67 Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading 67
Wykres 34 (41). Chart 34 (41).	Statki transportowe wchodzące do portu w Gdyni 68 Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia 68
Wykres 35 (42). Chart 35 (42).	Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych 70 Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups 70
Wykres 36 (43). Chart 36 (43).	Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie. 70 International large container traffic in the port of Szczecin 70
Wykres 37 (44). Chart 37 (44).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku 71 Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading. 71
Wykres 38 (45). Chart 38 (45).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów wyładunku 72 Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading. 72
Wykres 39 (46). Chart 39 (46).	Statki transportowe wchodzące do portu w Szczecinie 72 Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin 72

	Str. Page
Wykres 40 (47). Chart 40 (47).	Obroty ładunkowe w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych 74 Cargo traffic in the port of Świnoujście by cargo groups 74
Wykres 41 (48). Chart 41 (48).	Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku 75 Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading 75
Wykres 42 (49). Chart 42 (49).	Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów wyładunku 76 Cargo loaded (ouwards) in the port of Świnoujście by countries of unloading 76
Wykres 43 (50). Chart 43 (50).	Statki transportowe wchodzące do portu w Świnoujściu 76 Cargo-carrying ships entering the port of Świnoujście 76

Żegluga morska i przybrzeżna

Maritime and coastal shipping

Wykres 1 (51). Chart 1 (51).	Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej 77 Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet 77
Wykres 2 (52). Chart 2 (52).	Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej 78 Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT) 78
Wykres 3 (53). Chart 3 (53).	Pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej. 79 Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT) 79
Wykres 4 (54). Chart 4 (54).	Morska flota transportowa według rodzaju bandery 79 Maritime cargo-carrying fleet by flag 79
Wykres 5 (55). Chart 5 (55).	Morska flota transportowa według rodzajów statków 80 Maritime cargo-carrying fleet by type of ship. 80
Wykres 6 (56). Chart 6 (56).	Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej 82 Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships 82
Wykres 7 (57). Chart 7 (57).	Przewozy ładunków morską flotą transportową 84 Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet 84
Wykres 8 (58). Chart 8 (58).	Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi 84 Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping. 84
Wykres 9 (59). Chart 9 (59).	Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej 85 Cargo transport by tankers in tramp shipping 85
Wykres 10 (60). Chart 10 (60).	Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu 86 Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping 86
Wykres 11 (61). Chart 11 (61).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim 86 Cargo transport by European range maritime cargo-carrying fleet in European service 86
Wykres 12 (62). Chart 12 (62).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim 87 Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service 87
Wykres 13 (63). Chart 13 (63).	Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu 88 Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet 88
Wykres 14 (64). Chart 14 (64).	Przewozy ładunków masowych suchych, masowych ciekłych i drobnicy 89 Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo 89

Wykres 15 (65).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi	91
Chart 15 (65).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports	91
Wykres 16 (66).	Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi	92
Chart 16 (66).	Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish port	92
Wykres 17 (67).	Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import)	93
Chart 17 (67).	Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports)	93
Wykres 18 (68).	Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej	94
Chart 18 (68).	International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume	94
Wykres 19 (69).	Statki przybrzeżnej floty transportowej	96
Chart 19 (69).	Ships of coastal cargo-carrying fleet.	96

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

Wykres 1 (70).	Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej)	100
Chart 1 (70).	Completed sea-going vessels (GT 100 and more)	100
Wykres 2 (71).	Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej)	101
Chart 2 (71).	Structure of order book (GT 100 and more)	101
Wykres 3 (72).	Portfel zamówień na remonty	103
Chart 3 (72).	Shiprepair order book	103
Wykres 4 (73).	Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich	103
Chart 4 (73).	Production of other ships and sections for seagoing vessels	103

Gospodarka rybna

Fishing economy

Wykres 1 (74).	Flota i połowy dalekomorskie	106
Chart 1 (74).	Deep-sea fleet and fisheries	106
Wykres 2 (75).	Struktura gatunkowa akwakultury	110
Chart 2 (75).	Aquaculture by species	110
Wykres 3 (76).	Eksport i import ryb i innych organizmów morskich	112
Chart 3 (76).	Exports and imports of fish and other marine organisms	112

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Wykres 1 (77).	Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich.	124
Chart 1 (77).	Tourist establishments in coastal area	124

	Str. Page
Wykres 2 (78). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich	125
Chart 2 (78). Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas	125
Wykres 3 (79). Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich	126
Chart 3 (79). Foreign tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas	126
Wykres 4 (80). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich	128
Chart 4 (80). International passenger traffic in seaports	128
Wykres 5 (81). Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich	128
Chart 5 (81). International passenger traffic in major seaports	128
Wykres 6 (82). Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2018 r.	129
Chart 6 (82). Seasonality of international passenger traffic in 2018	129

Przegląd międzynarodowy

International review

Wykres 1 (83). Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB	131
Chart 1 (83). Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP	131
Wykres 2 (84). Obroty ładunkowe w portach morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych	132
Chart 2 (84). Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic	132
Wykres 3 (85). Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2017 r.	134
Chart 3 (85). Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2017	134
Wykres 4 (86). Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy.	135
Chart 4 (86). Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports	135
Wykres 5 (87). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy.	137
Chart 5 (87). Full-containership and container traffic in main European seaports	137
Wykres 6 (88). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich UE w rejonie basenu Morza Bałtyckiego	138
Chart 6 (88). Full-container ship and container traffic in main EU seaports in the Baltic Sea states	138
Wykres 7 (89). Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2017 r.	138
Chart 7 (89). Seaports with the largest container traffic in Baltic Sea states in 2017	138
Wykres 8 (90). Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowych do głównych portów morskich Europy.	140
Chart 8 (90). Passenger traffic and number of passenger and cruise ships at European seaports	140

	Str. Page
Wykres 9 (91). Chart 9 (91).	Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2017 r. 141 Passenger traffic in selected European seaports in 2017 141
Wykres 10 (92). Chart 10 (92).	Światowa produkcja i złomowanie morskiej floty handlowej 142 World shipbuilding and scrapping of maritime merchant fleet. 142
Wykres 11 (93). Chart 11 (93).	Flota rybacka i połowy morskie na świecie 142 World fishing fleet and capture production 142

Spis map

List of maps

	Str. Page
Struktura przestrzenno-funkcjonalna gospodarki morskiej	
Spatio-functional structure of maritime economy	
Mapa 1. Map 1.	Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej 23 Location of main entities of maritime economy 23

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Symbol	Opis
Symbol	Description
Kreska (-)	zjawisko nie wystąpiło. magnitude zero.
Zero: (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5. magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit.
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit.
Kropka (.)	zupełny brak informacji albo brak informacji wiarygodnych. data not available or not reliable.
Znak x	wypełnienie pozycji jest niemożliwe lub niecelowe. not applicable.
Znak *	oznacza, że dane zostały zmienione w stosunku do już opublikowanych. data revised.
„W tym” "Of which"	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. indicates that not all elements of the sum are given.
Comma (,)	used in figures to represent the decimal point.

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót	Znaczenie
Abbreviation	Meaning
tys.	tysiąc
mln	milion
mld	miliard
zł PLN	złoty Polish zloty
DWT	nośność statku deadweight tonnage
GT	pojemność statku brutto gross tonnage
CGT	skompensowana pojemność statku compensated gross tonnage
NT	pojemność statku netto net tonnage
TEU	jednostka standardowa, odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO twenty-foot equivalent unit
kW	kilowat kilowatt
p. proc. pp	punkt procentowy percentage point
cd. cont.	ciąg dalszy continued

Ważniejsze skróty (dok.)

Major abbreviations (cont.)

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
dok. cont.	dokończenie continued
Dz. U.	Dziennik Ustaw Journal of Laws
poz.	pozycja
r.	rok
Eurostat	Urząd Statystyczny Unii Europejskiej Statistical Office of the European Union
FAO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa Food and Agriculture Organization of the United Nations
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju Organization for Economic Cooperation and Development
UE EU	Unia Europejska European Union

Skróty nazw państw

Abbreviations of country names

Kod Code	Nazwa państwa	Country name
BE	Belgia	Belgium
HR	Chorwacja	Croatia
ME	Czarnogóra	Montenegro
DK	Dania	Denmark
EE	Estonia	Estonia
FI	Finlandia	Finland
FR	Francja	France
EL	Grecja	Greece
ES	Hiszpania	Spain
NL	Holandia	Netherlands
IE	Irlandia	Ireland
IS	Islandia	Iceland
LT	Litwa	Lithuania
LV	Łotwa	Latvia
MT	Malta	Malta
DE	Niemcy	Germany
NO	Norwegia	Norway
PL	Polska	Poland
PT	Portugalia	Portugal
RU	Rosja	Russia
SE	Szwecja	Sweden
TR	Turcja	Turkey
UK	Wielka Brytania	United Kingdom
IT	Włochy	Italy

Synteza

Executive summary

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Na koniec grudnia 2018 r. sektor gospodarki morskiej tworzyły 21 092 podmioty, z czego 51,0% zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2018 r. liczba pracujących na rzecz gospodarki morskiej wyniosła 124 147 osób; większość z nich świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających 500 osób i więcej. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2018 r. wyniosło 5 438,19 zł.

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych w 2017 r. wyniosła 1 252,4 mln zł (w cenach bieżących); większość nakładów (83,3%) realizowanych było przez jednostki sektora prywatnego. Głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 81,2%. Wartość brutto środków trwałych na koniec 2017 r. wyniosła 27 085,7 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych); blisko 56% środków trwałych było w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego.

Porty morskie

Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Badanie statystyczne z zakresu ruchu statków, obrotów ładunkowych i przewozu pasażerów dotyczyło osiemnastu portów morskich, które spełniały kryteria niezbędne do objęcia ich badaniem. W 2018 r. obroty ładunkowe w portach morskich osiągnęły poziom dotychczas nienotowany i wynosiły 91 798,2 tys. ton. Ponad 97% obrotów ładunkowych zrealizowano w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, którymi są: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin. Pod względem wielkości obrotów ładunkowych największe znaczenie ma port w Gdańsku, którego udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2018 r. wyniósł 46,2%.

Żegluga morska i przybrzeżna

Na koniec 2018 r. morską i przybrzeżną flotę transportową tworzyło łącznie 139 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Morska flota transportowa obejmowała 97 statków, przy czym większość jednostek morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2018 r. wyniosła 2 602,1 tys. ton, a średni wiek statku – 17,5 roku. Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej w 2018 r. osiągnęły poziom 9 148,7 tys. ton. W komunikacji międzynarodowej w 2018 r. przewieziono 616,6 tys. osób.

Entities, employees and remuneration in maritime economy

At the end of December 2018, maritime industry sector comprised 21,092 entities of which 51.0% were located in the Pomorskie Voivodship. In 2018, the number of employees working for the maritime sector amounted to 124,147 persons, the majority of whom was working for entities that employed 500 or more persons. An average gross remuneration in the maritime economy (in entities that employed 9 or more persons) amounted to PLN 5,438.19.

Investments and fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

In 2017, the value of incurred investment expenditures amounted to PLN 1,252.4 million (current prices). Majority of those expenses (83.3%) was paid by private sector. The main source for financing investment expenditures were own funds that constituted 81.2%. At the end of 2017, the value of gross fixed assets was PLN 27,085.7 million (current book-keeping prices); approximately 56% of fixed assets belonged to the private sector.

Seaports

On the Polish coast there are over thirty seaports. Statistical surveys on shipping, cargo and passenger traffic referred to eighteen seaports that satisfied the relevant criteria of eligibility. In 2018, cargo traffic through the seaports reached unprecedented levels and amounted to 91,798.2 thousand tonnes. More than 97% of cargo traffic was handled in Polish seaports of primary importance to the national economy, located in Gdańsk, Gdynia, Świnoujście and Szczecin. In terms of the volume of cargo traffic the most substantial role was played by the port of Gdańsk which contributed to 46.2% of cargo traffic through Polish seaports in 2018.

Maritime and coastal shipping

At the end of 2018, maritime and coastal cargo-carrying fleets consisted of 139 ships in total, which were owned or co-owned by Polish owners or operators. The maritime fleet comprised 97 vessels. Majority of them hoisted foreign flags. Deadweight (DWT) of the maritime fleet ships totalled 2,602.1 thousand tonnes, and their average age was 17.5 years. In 2018, the maritime fleet transported 9,148.7 thousand tonnes of cargo. In 2018, the number of international seaborne passengers amounted to 616.6 thousand persons.

Przemysł stoczniowy

W 2018 r. zbudowano 6 statków i było to o połowę mniej niż przed rokiem. Wielkość portfela zamówień na koniec 2018 r. wyniosła 23 statki, 82,8 tys. całkowitej pojemności brutto (GT) i 96,8 tys. CGT (skompensowanej pojemności rejestrowej brutto). Produkcja pozostałych statków w 2018 r. obejmowała 1 096 motorówek wypoczynkowych lub sportowych, pełnomorskich oraz 862 łódzie żeglugowe, wypoczynkowe lub sportowe, pełnomorskie. Produkcja części statków pełnomorskich – kadłubów wyniosła 34 sztuki. W polskich stoczniach w 2018 r. wyremontowano 527 jednostek o łącznym tonażu 4,9 mln BRT.

Gospodarka rybna

Polska flota rybacka w 2018 r. liczyła 827 jednostek (701 łodzi, 124 kutry i 2 trawlerzy), o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 32,4 tys. oraz o mocy 80,2 tys. kW.

Połowy ryb i innych organizmów morskich w 2018 r. wyniosły 205,5 tys. ton, przy czym na Morzu Bałtyckim złowiono 155,9 tys. ton ryb.

W 2018 r. na polskim rynku zaobserwowano wzrost podaży większości produktów przetwórstwa rybnego; w skali roku najbardziej zwiększyła się produkcja ryb morskich mrożonych (o 22,9%).

W 2018 r. import produktów z ryb i innych organizmów morskich wyniósł 522,3 tys. ton i był 2,5-krotnie większy niż eksport (208,2 tys. ton).

Szkolnictwo morskie i nauka

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Uniwersytet Morski w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2018/19 na obu uczelniach studiowało ogółem 7 387 studentów. Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej mają również inne wyższe uczelnie: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Szczeciński oraz Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny.

W roku szkolnym 2018/19 w branżowych szkołach I stopnia kształcących w zawodach monter kadłubów okrętowych i monter kadłubów jednostek pływających uczyło się 193 uczniów, tj. o 9,7% więcej niż w poprzednim roku szkolnym. Do techników uczęszczało 1 749 uczniów, a największą popularnością cieszyły się zawody technik nawigator morski (33,1% ogółu uczniów) oraz technik mechanik okrętowy (28,4%). Kobiety najczęściej kształciły się w zawodach technik eksploatacji portów (58,7%) oraz technik nawigator morski (39,1%). W szkołach policealnych przygotowujących do pracy w zawodach: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy i technik eksploatacji portów i terminali w roku szkolnym 2018/19 uczyło się łącznie 530 osób.

Shipbuilding and shiprepair industry

In 2018, there were 6 newbuild ships delivered, i.e. less than half than the preceding year. As of the end of 2018, the volume of order book amounted to 23 ships with 82.8 thousands of total gross tonnage (GT) and 96.8 thousand compensated gross tonnage (CGT). The manufacture of other ships in 2018 included 1096 sea-going leisure or sports motorboats and 862 sea-going sailing, leisure or sports boats. The manufacture of components for sea-going vessels – hulls, amounted to 34 pieces. Polish yards repaired 527 vessels with gross registered tonnage (GRT) totalling 4.9 million GRT, in 2018.

Fishing economy

In 2018, Polish fishing fleet stood at 827 vessels (including 701 small-scale boats, 124 cutters and 2 deep-sea trawlers) with total gross tonnage (GT) 32.4 thousands and engine power 80.2 thousand kW.

Catch of fish and other marine organisms (shellfish) amounted to 205.5 thousand tonnes in 2018, of which the Baltic captures were equal to 155.9 thousand tonnes of fish.

In 2018, Polish food market recorded a growth of supply in majority of fish processing products. The largest growth over one year concerned the manufacture of frozen fish (by 22.9%).

In 2018, the volume of imported fish and other marine organism products was 522.3 thousand tonnes, and exceeded that of the exports (208.2 thousand tonnes) by 2.5 times.

Maritime education and science

Two public higher education institutions, Gdynia Maritime University and University of Szczecin are of substantial importance to educate maritime economy specialists. In the academic year 2018/2019 those both universities had 7,387 students in total. Another important bodies involved in the training of the future maritime staff are such higher education institutions as University of Gdańsk, Gdańsk University of Technology, University of Szczecin, West Pomeranian University of Technology in Szczecin.

In the school year 2018/2019, there were 193 students trained for the jobs of hull assembler and hull and deck assembler in I stage sectoral vocational schools, i.e. by 9.7% more than in the preceding school year. Technical secondary schools were attended by 1,749 students, and the most frequently selected professions were those of sea navigation control technician (33.1% of all technical high school students) and ship mechanical engineering technician (28.4%). Females most frequently decided to study for the professions of terminal operations technician (58.7%) and sea navigation control technician (39.1%). In the school year 2018/2019, post-secondary schools providing education for the professions as the sea navigation control technician, ship mechanical engineering technician and terminal operations technician had 530 students in total.

Turystyka morska i przybrzeżna

Baza noclegowa turystyki na obszarach nadmorskich obejmuje gminy, które posiadają morską granicę (są usytuowane nad Morzem Bałtyckim) lub których więcej niż 50% powierzchni znajduje się w odległości 10 km od morza.

W 2018 r. na obszarach nadmorskich zlokalizowanych było 2 679 obiektów turystycznych. Z bazy noclegowej skorzystało 5 346,3 tys. osób, przy czym najwięcej – z hoteli (47,5% ogółu turystów na obszarach nadmorskich).

Turystyka morska i przybrzeżna to również ruch pasażerów w portach morskich. W 2018 r. odnotowano 2 720,4 tys. podróżujących, w tym 1 882,1 tys. pasażerów na promach oraz 832,0 tys. – na statkach pasażerskich.

Przegląd międzynarodowy

W 2017 r. obroty ładunkowe w morskich portach świata wyniosły 21 368,1 mln ton, tj. więcej o 3,9% niż przed rokiem. W strukturze obsługiwanych ładunków dominowały ładunki suche (68,9% – w przywozie, 70,6% – w wywozie).

Obroty ładunkowe w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w 2017 r. stanowiły 22,9% światowych morskich obrotów ładunkowych. Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich (w tym Rosji) wyniosły 819,0 mln ton.

W 2017 r. do głównych portów Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji zawinęło 2 260,4 tys. statków, tj. o 1,1% więcej niż w roku poprzednim. Porty te odwiedziło 437,8 mln pasażerów, a ich liczba zwiększyła się w skali roku o 4,8%. W 2017 r. podobnie jak w roku poprzednim, najwięcej pasażerów odwiedziło główne porty morskie Włoch oraz Grecji.

W 2017 r. główne porty bałtyckie Unii Europejskiej obsłużyły 118,4 mln pasażerów, tj. więcej o 1,1% niż przed rokiem. Podobnie jak w latach poprzednich ruch pasażerski na Bałtyku koncentrował się w portach Danii i Szwecji (odpowiednio 36,2% i 21,3%).

Flotę handlową (transportową oraz pozatransportową) świata w 2017 r. stanowiło 93,3 tys. statków o pojemności brutto (GT) 1 257,9 mln. Najwięcej statków eksploatowanych w 2017 r. było zarejestrowanych pod banderami indonezyjską (9,6%) i panamską (8,6%).

W 2017 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 65,7 mln (o 1,1% mniejszej niż w roku poprzednim), natomiast zezłomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 22,9 mln (o 21,3% mniejszej).

Flota rybacka (łowcza i pozostała rybacka) krajów członkowskich OECD łącznie z Argentyną, Kolumbią, Kostaryką, Indonezją, Tajwanem i Tajlandią w 2017 r. składała się z 499,1 tys. statków o łącznej pojemności brutto 4,9 mln. W grupie wyżej wymienionych krajów, Japonia posiadała blisko połowę łącznej liczby statków i łodzi rybackich oraz dysponowała flotą rybacką o największej łącznej pojemności brutto (19,1%).

Coastal and maritime tourism

Accommodation facilities in seaside regions include coastal areas with gminas located along a sea border (the Baltic Sea) or more than 50% of their area is located at the distance of 10 km from the sea.

In 2018 there were 2,679 tourist establishments in the coastal areas. 5,346.3 thousand tourists spent their nights at accommodation facilities, mostly in hotels (47.5% of the total number of tourists in the coastal regions).

Maritime and coastal tourism contributed also to passenger traffic through seaports. In 2018, there were 2,720.4 thousand seaborne travelers including 1,882.1 thousand ferry passengers and 832.0 thousand persons on passenger ships.

International review

In 2017, global cargo traffic through world's ports amounted to 21,368.1 million tonnes i.e. by 3.9% more than the preceding year. Dry bulk cargo prevailed in the structure of the cargo handled (68.9% – inward movements, 70.6% – outwards).

Cargo traffic through European seaports contributed to 22.9% of the world throughput in 2017. Maritime freight via all seaports in the Baltic states (including Russia) amounted to 819.0 million tonnes.

In 2017, the major ports of the European Union, Norway and Turkey were visited by 2,260.4 thousand ships i.e. by 1.1% more than the preceding year. Those ports handled 437.8 million passengers and that number increased by 4.8% against the previous year. Similarly to the previous year, most passengers visited in 2017 the main seaports in Italy and Greece.

In 2017 the major Baltic seaports in European Union handled 118.4 million passengers i.e. by 1.1% more than the preceding year. Following the previous years the majority of Baltic passenger traffic clustered around seaports in Denmark and Sweden (36.2% and 21.3%, respectively).

World merchant (cargo-carrying and miscellaneous activity) fleet consisted of 93,3 thousand ships with gross tonnage (GT) 1,257.9 million in 2017. Majority of ships operated in 2017 were registered under the flags of Indonesia (9.6%) and Panama (8.6%).

In 2017, world shipyards built new vessels of gross tonnage totaling 65.7 million (by 1.1% less than the preceding year) whereas the volume of scrapped ships amounted to gross tonnage (GT) of 22.9 million (less by 21.3%).

The fishing fleet (including fish-catching and other fishing vessels) of the OECD members (along with Argentina, Colombia, Costa Rica, Indonesia, Taiwan and Thailand) consisted of 499.1 thousand ships with total gross tonnage 4.9 million. Regarding the above-mentioned countries, it was Japan who owned approximately a half of total number of fishing ships and boats, and operated fleet of the largest gross tonnage (19.1%).

W 2017 r. światowe połowy ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, innych kręgowców niebędących rybami, roślin wodnych, koralowców) wyniosły 80 584,2 tys. ton i były o 3,2% większe niż w roku poprzednim.

In 2019, the world catch of fish and other marine organisms (excluding marine mammals, other vertebrates except for fish, aquatic plants or actinozoans) amounted to 80,584.2 thousand tonnes and was by 3.2% larger against the preceding year.

Rozdział I

Chapter I

Struktura przestrzenno-funkcyjna gospodarki morskiej

Spatio-functional structure of maritime economy

Dziedziny gospodarki morskiej tworzą zintegrowany system obejmujący:

- porty morskie,
- żeglugę morską i przybrzeżną,
- przemysł stoczniowy,
- rybołówstwo morskie,
- przetwórstwo rybne,
- edukację morską i działalność badawczą i rozwojową,
- turystykę morską i przybrzeżną.

Lokalizacja przestrzenno-funkcyjna podmiotów gospodarki morskiej wskazuje, iż główna siedziba podmiotów z tej branży może znajdować się poza miejscem prowadzonej działalności. Ze względu na dostęp do środowiska morskiego, podmioty skupiają się głównie na terenach nadmorskich; najwięcej zlokalizowanych jest w województwach pomorskim i zachodniopomorskim, najmniej – w województwie warmińsko-mazurskim.

The fields within the maritime economy consist in a system of:

- seaports,
- maritime and coastal shipping,
- shipbuilding and ship repair industry,
- marine fisheries,
- fish processing industry,
- maritime education and R&D activity,
- maritime and coastal tourism.

It is indicated by the spatio-functional location of the maritime economy entities that the main offices of those establishments may be situated outside the place of business. According to the access to sea, those establishments cluster mainly around coastal regions. Majority of them are located in the Pomorskie and Zachodniopomorskie Voivodships while the least number of them have their seats in the Warmińsko-Mazurskie.

Mapa 1.
Map 1.

Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej
Location of main entities of maritime economy



W portach nadmorskich działają przedsiębiorstwa portowe, stoczniowe oraz jednoosobowe podmioty świadczące usługi na rzecz większych przedsiębiorstw gospodarki morskiej. Nakłady inwestycyjne ponoszone na rozwój infrastruktury portowej służącej m.in. zwiększeniu różnorodności obsługiwanych ładunków wpływają na wzrost znaczenia polskich portów morskich na arenie międzynarodowej i poprawę ich konkurencyjności wśród portów bałtyckich. Rozwijające się łańcuchy logistyczne wymuszają konieczność dostosowania w tym zakresie działalności przedsiębiorstw żeglugowych. Dotyczy to szczególnie żeglugi bliskiego zasięgu, np. pasażerskiej żeglugi promowej. Rybołówstwo morskie to w większości działalność bałtycka prowadzona głównie przez rodzinne przedsiębiorstwa rybackie.

Uwzględniając popyt na wysoko wykwalifikowanych specjalistów, uczelnie morskie dostosowują ofertę edukacyjną do potrzeb zgłaszanych przez przedsiębiorstwa gospodarki morskiej. Uczelnie wyższe oraz instytuty naukowe zaangażowane są również w prowadzenie działalności badawczej i rozwojowej. W ostatnich latach zauważa się rozwój sektora energetyki wiatrowej (produkcja platform wiertniczych, farm wiatrowych); z gospodarką morską związane są również firmy zajmujące się pozyskiwaniem złóż minerałów z dna morskiego.

Rosnąca rola turystyki morskiej powoduje poprawę bazy noclegowej w województwach nadmorskich. W obiektach turystycznych obserwuje się zwiększanie zakresu ofert np.: prowadzenie zabiegów odnowy biologicznej lub umożliwienie uprawiania sportów wodnych. Rybacy, którzy przekształcili swoje łodzie i kutry rybackie w statki turystyczne, realizują rejsy rekreacyjne lub wędkarskie. Producenci jachtów morskich dostosowują swoją ofertę do potrzeb określonych grup nabywców.

There are ports, shipbuilding and ship repair and sole proprietorships who render services for larger maritime economy establishments. The importance of Polish seaports on the international front as well as their competitiveness among the Baltic ports depend on investment outlays on the development of port infrastructure to enhance diversity of the handled cargo etc. The developing logistics chains exact the necessity to adjust the shipping companies activity in this respect. In particular this applies to Short Sea Shipping, for example passenger ferry shipping. Marine fisheries are mostly represented by family enterprises that run their activity in the Baltic.

Taking into account the demand for highly-qualified specialists, maritime tertiary education institutions adjust their educational offer to the needs notified by the maritime economy enterprises. In addition, the high education institutions and research institutes are involved into the R&D activities. In recent years there has been a growth in the wind power industry (constructing drilling platforms, wind farms). Other entities related to the maritime economy are those involved in seabed mining.

Owing to the growing role of maritime tourism, accommodation facilities are being improved in the seaside voivodships. The tourism establishments enlarge their offer by introducing wellness services or water sports facilities etc. Fishers who converted their boats and cutters into tourist ships, operate leisure voyages or angling trips. Seagoing yachts manufacturers adjust their offer to the needs of particular groups of buyers.

Rozdział II

Chapter II

Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Entities, employees and remuneration in maritime economy

W 2018 r. sektor gospodarki morskiej tworzyły 21 092 podmioty, tj. więcej o 13,3% niż w 2017 r. i o 93,2% niż w 2010 r.

In 2018, maritime economy sector consisted of 21,092 entities i.e. by 13.3% more than in 2017 and by 93.2% more than in 2010.

Tablica 1. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej
Stan w dniu 31 grudnia

Table 1. Entities and employees in maritime economy
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification a – podmioty entities b – pracujący employees		2010	2015	2017	2018	2017	2018
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	10 915	14 141	18 610	21 092	106,8	113,3
	b	82 914	97 688	112 401	124 147	103,9	110,5
w tym: of which:							
Województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	5 602	7 594	9 739	10 767	106,0	110,6
	b	39 342	47 191	55 561	60 507	109,0	108,9
w tym: of which:							
Gdańsk	a	1 682	2 176	2 875	3 181	110,2	110,6
	b	13 890	13 940	15 291	19 037	105,7	124,5
Gdynia	a	1 322	1 859	2 266	2 427	103,6	107,1
	b	12 944	15 453	17 952	18 069	113,5	100,7
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	214	471	845	995	121,8	117,8
	b	1 716	2 364	3 830	4 473	124,1	116,8
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	2 791	3 453	4 681	5 177	111,3	110,6
	b	20 515	23 726	27 099	28 224	106,7	104,2
w tym: of which:							
Szczecin	a	1 143	1 324	1 756	1 856	111,3	105,7
	b	11 477	11 021	12 200	12 667	106,7	103,8
Świnoujście	a	196	271	401	456	113,9	113,7
	b	1 557	1 917	2 109	2 123	102,3	100,7
Police	a	91	88	108	112	100,0	103,7
	b	106	1 053	1 481	1 534	107,9	103,6

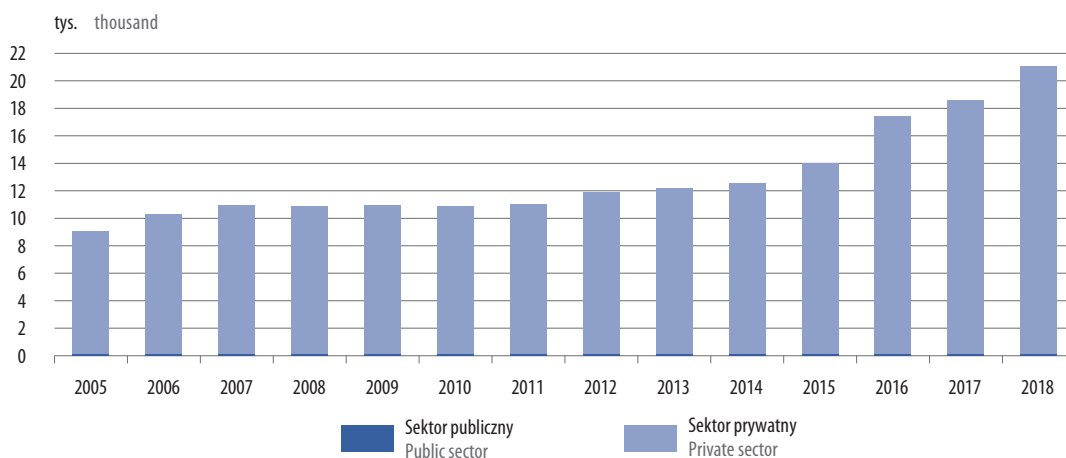
Główną lokalizacją podmiotów gospodarki morskiej są województwa nadmorskie: pomorskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie. Najwięcej podmiotów gospodarki morskiej znajduje się w województwie pomorskim; w 2018 r. stanowiły one 51,0% ogółu podmiotów sektora gospodarki morskiej (w 2017 r. – 52,3%, w 2010 r. – 51,3%). Województwo pomorskie dominowało również pod względem liczby pracujących w gospodarce morskiej; ich udział wyniósł w 2018 r. – 48,7% (w 2017 r. – 49,4%, w 2010 r. – 47,4%).

W krajowym rejestrze podmiotów gospodarki narodowej REGON na koniec 2018 r. zarejestrowane były 7164 podmioty (34,0% wszystkich podmiotów gospodarki morskiej), których podstawową działalnością była produkcja i naprawa statków i łodzi, tj. więcej o 10,2% niż w roku poprzednim i o 48,8% w porównaniu z 2010 r. Liczba pracujących w tych jednostkach wyniosła 37 485 osób i wzrosła o 8,0% w skali roku i o 32,3% w stosunku do 2010 r. W latach 2010–2018 liczba podmiotów zwiększała się średniorocznie o 8,6%, a wzrost ten miał związek z rejestracją nowych podmiotów gospodarczych, w szczególności mikroprzedsiębiorstw, które działają w obszarze morskich agencji transportowych.

In general, they are located in seaside voivodships: Pomorskie, Zachodniopomorskie and Warmińsko-Mazurskie. Majority of maritime economy entities have their seats in the Pomorskie voivodship. In 2018, they represented 51.0% of all maritime entities (52.3% – in 2017, 51.3% – in 2010). The Pomorskie was also in the lead in terms of the number of employees working for the maritime sector; they contributed to 48.7% in 2018 (49.4% – in 2017, 47.4% – in 2010).

According to the National Official Business Register (REGON), there were 7,164 entities registered as of the end of 2018 (i.e. 34.0% of all maritime economy entities), with their main activity profile as ship manufacture and ship repair i.e. by 10.2% more than the preceding year and by 48.8% more in comparison to 2010. The number of employees working for those entities amounted to 37,485 persons, and grew by 8.0% against the previous year and was larger by 32.3% in comparison to 2010. During the years 2010–2018, the number of entities was annually growing by 8.6% on the average, and those developments were due to registering new business establishments, in particular micro-enterprises that run maritime transport agencies.

Wykres 1. Podmioty w gospodarce morskiej
Chart 1. Entities in maritime economy



Drugą co do wielkości grupą podmiotów działających w obszarze gospodarki morskiej są jednostki zajmujące się sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków. W 2018 r. zarejestrowanych było 2 868 podmiotów prowadzących taką działalność (co stanowiło 13,6% wszystkich podmiotów), tj. więcej o 11,9% niż w 2017 r. i o 27,5% w porównaniu z 2010 r., w których pracowało łącznie 9 160 osób, tj. o 4,1% więcej niż w 2017 r. i o ponad 50% więcej niż w 2010 r.

The second largest group of maritime entities comprises establishments dealing with retail and whole-sale of fish, crustaceans and molluscs. In 2018, there were 2,868 entities involved in that activity (which represented 13.6% of all entities), i.e. by 11.9% more than in 2017 and by 27.5% more in comparison to 2010, that employed 9,160 persons in total, i.e. by 4.1% more than in 2017 and over 50% more than in 2010.

Pod koniec 2018 r. zarejestrowanych było 1 297 podmiotów zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (6,1% ogółu podmiotów gospodarki morskiej), tj. więcej o 11,8% niż w 2017 r. i o 8,8% w porównaniu z 2010 r.; pracowało w nich 3 198 osób, tj. więcej odpowiednio o 7,0% i 4,1%.

At the end of 2018 there were 1,297 registered entities that dealt with sea fishery (6.1% of all maritime economy entities) i.e. by 11.8% more than in 2017, and by 8.8% more in comparison to 2010. They employed 3,198 persons i.e. more by 7.0% and 4.1%, respectively.

Tablica 2. Podmioty i pracujący w gospodarce morskiej według liczby pracujących i sektorów własności Stan w dniu 31 grudnia

Table 2. Entities and employees in maritime economy by number of employees and by ownerships sector As of 31st December

Wyszczególnienie Specification			Ogółem Total	Podmioty o liczbie pracujących Entities with the following number of employing					
				9 i mniej 9 and less	10–49	50–249	250–499	500 i więcej 500 and more	
a – podmioty entities									
b – pracujący employees									
OGÓŁEM TOTAL	2010	a	10 915	10 078	587	191	40	19	
		b	82 914	17 273	12 387	20 659	14 232	18 363	
	2015	a	14 141	12 964	869	251	32	25	
		b	97 688	19 938	16 545	26 988	11 181	23 036	
	2017	a	18 610	17 385	904	256	35	30	
		b	112 401	28 008	18 082	27 671	11 860	26 780	
	2018	a	21 092	19 838	933	247	39	35	
		b	124 147	31 080	19 579	27 211	13 331	32 946	
	Sektor publiczny Public sector	2010	a	95	28	33	18	10	6
			b	10 787	102	784	2 235	3 063	4 603
2015		a	104	40	32	16	10	6	
		b	10 348	147	792	2 190	3 305	3 914	
2017		a	120	59	25	20	8	8	
		b	11 401	169	689	2 852	2 589	5 102	
2018		a	125	58	28	21	10	8	
		b	13 750	166	758	2 714	3 450	6 662	
Sektor prywatny Private sector		2010	a	10 820	10 050	554	173	30	13
			b	72 127	17 171	11 603	18 424	11 169	13 760
	2015	a	14 037	12 924	837	235	22	19	
		b	87 340	19 791	15 753	24 798	7 876	19 122	
	2017	a	18 490	17 326	879	236	27	22	
		b	101 000	27 839	17 393	24 819	9 271	21 678	
	2018	a	20 967	19 780	905	226	29	27	
		b	110 397	30 914	18 821	24 497	9 881	26 284	

Wśród podmiotów gospodarki morskiej dominowały mikro-przedsiębiorstwa (o liczbie pracujących 9 osób i mniej), które w 2018 r. stanowiły 94,1% (19 838 podmiotów, tj. więcej niż w 2017 r. i 2010 r. odpowiednio o 14,1% i 96,8%).

Maritime economy entities were dominated by micro-enterprises (employing 9 and less persons) representing 94.1% in 2018 (19,838 establishments i.e. more than in 2017 and 2010, by 14.1% and 96.8%, respectively).

Liczba pracujących w gospodarce morskiej w 2018 r. wyniosła 124 147 i była wyższa o 10,5% od notowanej w 2017 r. i o 49,7% w porównaniu z 2010 r. Najwięcej osób pracowało w podmiotach zatrudniających 500 osób i więcej (26,5%) oraz w mikroprzedsiębiorstwach (25,0%); w 2010 r. niemal jedna czwarta liczby pracujących świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających od 50 do 249 osób.

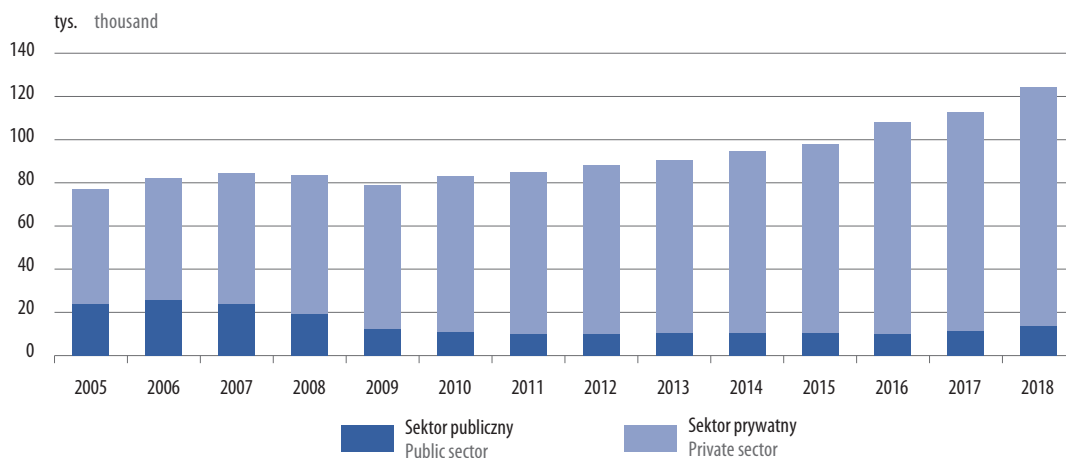
The number of maritime economy employees amounted to 124,147 in 2018 and was larger by 10.5% than in 2017 and by 49.7% in comparison to 2010. The largest number of persons worked for entities that employed more than 500 employees (26.5%) and micro-enterprises (25.0%); in 2010, almost one fourth of employees worked for establishments that employed from 50 to 249 persons.

Wykres 2.

Chart 2.

Pracujący w gospodarce morskiej

Employed persons in maritime economy



W latach 2010–2018 wśród podmiotów gospodarki morskiej zdecydowanie dominowały jednostki sektora prywatnego; w 2018 r. ich udział wyniósł 99,4%. Prawie wszystkie mikroprzedsiębiorstwa (podmioty o liczbie pracujących 9 osób i mniej) w 2018 r. należały do tego sektora, a w grupie największych podmiotów (o liczbie pracujących 500 osób i więcej) należało do niego 77,1% przedsiębiorstw (w 2017 r. – 73,3%, a w 2010 r. – 68,4%).

During the years 2010–2018 private establishments significantly prevailed against maritime economy sector. In 2018 their contribution amounted to 99.4%. In 2018, almost all the micro-enterprises (entities that employed 9 or less persons) belonged to the private sector whereas 77.1% of the largest enterprises (with 500 or more employees) were private in that time (73.3% – in 2017, 68.4% – in 2010).

Tablica 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto^a w gospodarce morskiej

Stan w dniu 31 grudnia

Table 3. Average monthly gross remuneration^a in maritime economy
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w mln zł in million PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	3 768,29	4 673,19	5 082,94	5 438,19	105,9	107,0
sektor publiczny public sector	4 272,75	5 198,35	5 445,40	5 917,93	103,9	108,7
sektor prywatny private sector	3 666,21	4 583,42	5 025,33	5 368,66	106,1	106,8
w tym: of which:						
Województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	4 046,19	5 048,49	5 448,10	5 771,72	106,0	105,9

a Dane dotyczą podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
a Data concern entities employing more than 9 persons.

**Tablica 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto^a w gospodarce morskiej (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 3. Average monthly gross remuneration^a in maritime economy (cont.)
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w mln zł in million PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	3 044,10	3 721,46	4 055,57	4 292,88	108,6	105,9
Województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	3 518,15	4 384,34	4 560,94	4 817,28	99,8	105,6

a Dane dotyczą podmiotów, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
a Data concern entities employing more than 9 persons.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2018 r. wyniosło 5 438,19 zł, tj. o 7,0% więcej niż w roku poprzednim i o 44,3% więcej w porównaniu z 2010 r. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było wyższe o 8,8% niż w całej gospodarce morskiej, natomiast w sektorze prywatnym – niższe o 1,3%. W 2018 r. wynagrodzenia brutto w województwie pomorskim były wyższe od przeciętnego wynagrodzenia brutto w gospodarce morskiej o 6,1%, natomiast w województwach zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim – niższe odpowiednio o 11,4% i 21,1%. Analizując przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej zaobserwowano jego wzrost niemal we wszystkich rodzajach działalności. Obniżka wynagrodzeń w skali roku wystąpiła jedynie w dziale morski i przybrzeżny transport wodny (o prawie 30%), przy czym w porównaniu z 2010 r. w tym rodzaju działalności odnotowano wzrost o blisko 15%.

In 2018, the average monthly gross remuneration in maritime economy (in entities employing more than 9 persons) amounted to PLN 5,438.19 i.e. by 7.0% more than the preceding year and by 44.3% more than in 2010. The average monthly gross remuneration in the public sector was by 8.8% higher than the maritime economy sector as a whole whereas the private sector remunerations were by 1.3% lower. Gross remuneration in the Pomorskie Voivodship was by 6.1% higher than the average remuneration in maritime economy in 2018 whereas the remunerations in the Zachodniopomorskie and Warmińsko-Mazurskie voivodships were lower by 11.4% and 21.1%, respectively. Having analysed the level of the average monthly gross remuneration in maritime economy, it appeared that all types of activities reported growths. A decrease in comparison to the previous year was reported only in the case of sea and coastal waterborne transport (approximately 30%). However that type of activity saw a growth of almost 15% in comparison to 2010.

Rozdział III

Chapter III

Inwestycje i środki trwałe. Wybrane wskaźniki ekonomiczne podmiotów

Investments, fixed assets. Selected economic rates and ratios on entities

Wielkość inwestycji jest jednym z mierników wzrostu gospodarczego. W 2017 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych wyniosła 1 252,4 mln zł (w cenach bieżących) i zmniejszyła się o 39,5% w stosunku do 2016 r. i o 3,9% do 2010 r.

The size of investments is one of the measures of economic growth. In 2017, the value of investment outlays amounted to PLN 1,252.4 million (in current prices) and decreased by 39.5% compared to 2016 and by 3.9% until 2010.

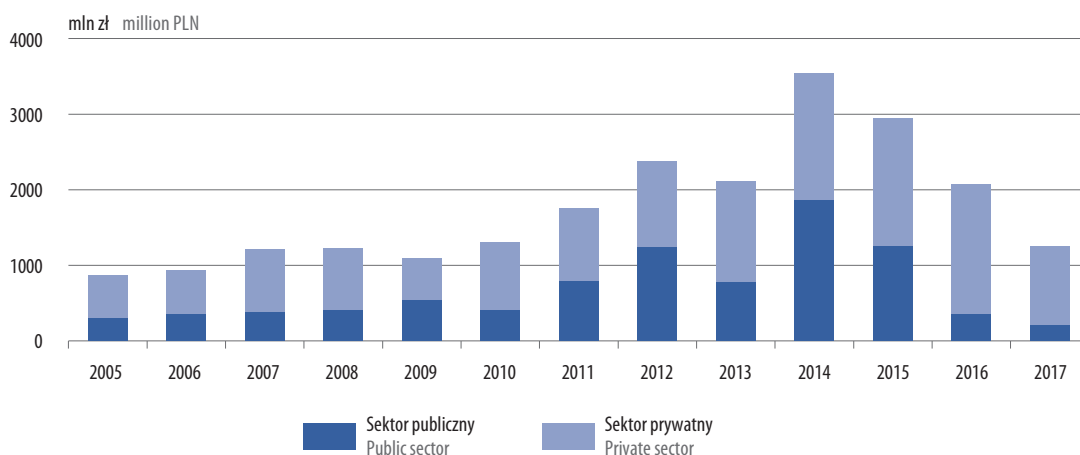
Nakłady inwestycyjne w większości realizowane były przez jednostki sektora prywatnego; w 2017 r. ich udział w nakładach ogółem wyniósł 83,3% (w 2016 r. – 47,2%, w 2010 r. – 68,4%).

Majority of the investments outlays were implemented by private sector entities; in 2017 their share in total expenditure was 83.3% (in 2016 – 47.2%; in 2010 – 68.4%).

Wykres 1 (3). Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej (ceny bieżące)

Chart 1 (3).

Investment outlays in maritime economy (current prices)



Nakłady inwestycyjne na nowe obiekty majątkowe oraz ulepszenie istniejących w 2017 r. stanowiły 93,5% nakładów ogółem, a nakłady na zakup używanych środków trwałych – 6,5%. Wartość nakładów na nowe obiekty wyniosła 1 171,1 mln zł i w porównaniu z 2016 r. zmalała o 39,3%, natomiast w odniesieniu do 2010 r. wzrosła o 10,3%.

In 2017, investment outlays for new real estate objects and for improvements of the existing ones accounted for 93.5% of total expenditures, and expenditures for the purchase of used fixed assets – 6.5%. The value of expenditures for new facilities amounted to PLN 1,171.1 million and it decreased by 39.3% in comparison with 2016, while it increased by 10.3% in relation to 2010.

Tablica 1 (4). Nakłady inwestycyjne¹ w gospodarce morskiej
Table 1 (4). Investment outlays¹ in maritime economy

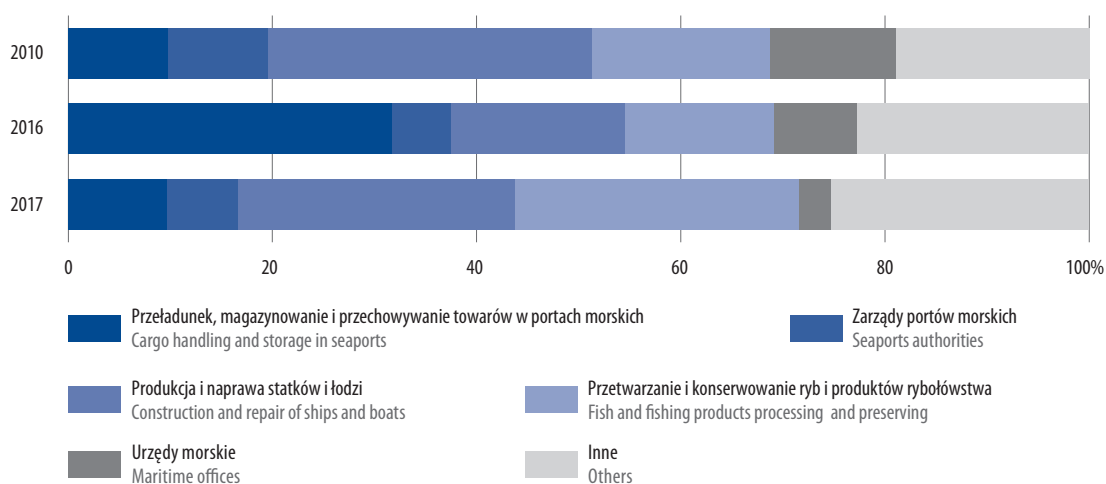
Wyszczególnienie Specification a – ogółem total b – nakłady na nowe obiekty majątkowe i ulepszenie istniejących on new assets and improvement of already existing ones		2010	2015	2016	2017	
		ceny bieżące w mln zł current prices in million PLN				w % in %
OGÓŁEM TOTAL	a	1 302,2	2 951,7	2 068,9	1 252,4	100,0
	b	1 062,2	2 729,9	1 928,5	1 171,1	100,0
w tym: of which:						
Budynki i budowle Buildings and structures	a	710,4	1 699,5	947,0	505,7	40,4
	b	554,5	1 667,1	911,3	496,5	42,4
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	422,4	784,5	800,8	553,0	44,2
	b	397,1	715,2	779,3	530,2	45,3
Środki transportu Transport equipment	a	141,0	376,9	262,3	170,0	13,6
	b	109,1	345,4	224,9	143,0	12,2

1 Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
 1 Data concern entities employing more than 9 persons.

W 2017 r. z wartości nakładów inwestycyjnych ogółem 40,4% przeznaczonych było na budynki i budowle (w 2016 r. – 45,8%, w 2010 r. – 54,5%), 44,2% wydatkowano na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (w 2016 r. – 38,7%, w 2010 r. – 32,4%), a 13,6% przeznaczono na środki transportu (w 2016 r. – 12,7%, w 2010 r. – 10,8%).

In 2017, 40.4% of the total investments was allocated to buildings and structures (in 2016 – 45.8%, in 2010 – 54.5%), 44.2% was spent on machinery, technical equipment and tools (in 2016 – 38.7%, in 2010 – 32.4%), and 13.6% of them was designed for transport equipment (in 2016 – 12.7%, in 2010 – 10.8%).

Wykres 2 (4). Struktura nakładów inwestycyjnych według rodzajów działalności (ceny bieżące)
Chart 2 (4). Structure of investment outlays by kinds of activity (current prices)



Największy udział w nakładach inwestycyjnych podmiotów gospodarki morskiej ogółem w 2017 r. miały: przedsiębiorstwa przetwarzające i konserwujące ryby i produkty rybołówstwa (27,8%), jednostki zajmujące się produkcją i naprawą statków (27,1%) oraz podmioty prowadzące przeładunki, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (9,7%). W 2016 r. największy udział w nakładach inwestycyjnych miały podmioty prowadzące przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich (31,8%), jednostki zajmujące się produkcją i naprawą statków i łodzi (17,1%) oraz przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa (14,6%), natomiast w 2010 r. – przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją i naprawą statków i łodzi (31,7%), przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa (17,4%) oraz urzędy morskie (12,3%).

Wzrost nakładów inwestycyjnych w 2017 r. w porównaniu z 2016 r. odnotowano w podmiotach prowadzących sprzedaż hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków (o 34,3%), w działalności morskich agencji transportowych (o 25,6%) oraz w jednostkach zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (o 15,5%). W pozostałych podmiotach odnotowano spadek wielkości nakładów inwestycyjnych, największy – w przedsiębiorstwach zajmujących się przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich (o 81,5%), w urzędach morskich (o 76,1%) oraz w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (o 72,9%). W odniesieniu do 2010 r. wzrost nakładów inwestycyjnych wystąpił między innymi w działalności morskich agencji transportowych (3,5-krotny), w podmiotach prowadzących sprzedaż hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków (2-krotny). Największy natomiast spadek nakładów odnotowano w urzędach morskich (o 74,9%) i zarządach portów morskich (o 32,6%).

The largest shares of the maritime economy entities in investment expenditures in 2017 were reported in: fish processing and preserving of fish and fishery products (27.8%), entities involved in shipbuilding and ship repair (27.1%), as well as entities dealing with cargo handling and storage in seaports (9.7%). In 2016, the largest shares in the investment outlays had entities involved in handling and storage in seaports (31.8%), shipbuilding and ship repair including small scale vessels (17.1%) as well as processing and preserving of fish and fishery products (14.6%), while enterprises involved in the construction and repair of ships and boats (31.7%), processing and preservation of fish and fishery products (17.4%) and maritime offices (12.3%) were in the lead in 2010.

In 2017, increases in investment outlays in comparison to 2016 were reported in entities that run wholesale and retail sale of fish, crustaceans and molluscs (by 34.3%), maritime transport agencies (by 25.6%) and those involved in marine fisheries (by 15.5%). There were decreases in the volume of investment outlays in other entities – the most substantial drop was reported in cargo handling and storage in seaports (by 81.5%), in maritime offices (by 76.1%), as well as maritime and coastal waterborne transport (by 72.9%). Regarding 2010, the increase in outlays occurred, among others, in the activities of maritime transport agencies (3.5 times), in entities conducting wholesale and retail sale of fish, crustaceans and molluscs (twice). The heaviest fall in expenditures was recorded by maritime offices (by 74.9%) and seaport authorities (by 32.6%).

Tablica 2 (5). Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania¹

Table 2 (5). Investments outlays in maritime economy by funding sources¹

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2016	2017
a – ogółem total					
b – sektor publiczny public sector					
c – sektor prywatny private sector					
		ceny bieżące w mln zł current prices in million PLN			
OGÓŁEM TOTAL	a	1 302,2	2 951,7	2 068,9	1 252,4
	b	411,7	1 260,0	358,2	208,6
	c	890,5	1 691,8	1 710,7	1 043,7

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

¹ Data concern entities employing more than 9 persons.

Tablica 2 (5). Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej według źródeł finansowania¹ (dok.)
Table 2 (5). Investments outlays in maritime economy by funding sources¹ (cont.)

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2016	2017
a – ogółem total					
b – sektor publiczny public sector		ceny bieżące w mln zł current prices in million PLN			
c – sektor prywatny private sector					
w tym: of which:					
Środki własne inwestora Investor's own funds	a	725,4	2 040,0	1 288,3	1 016,6
	b	129,0	729,2	105,9	122,1
	c	596,4	1 310,8	1 182,4	894,4
Środki budżetowe Budgetary appropriations	a	183,0	186,9	181,4	63,4
	b	179,8	154,0	178,9	54,9
	c	3,3	32,9	2,5	8,5
Kredyty i pożyczki krajowe Domestic loans and credits	a	208,8	216,7	362,4	79,5
	b	–	1,5	13,0	–
	c	208,8	215,2	349,4	79,5
Środki bezpośrednio z zagranicy Funds directly from abroad	a	104,6	410,0	184,3	22,7
	b	76,7	341,7	47,1	15,7
	c	27,9	68,4	137,2	6,9

¹ Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
¹ Data concern entities employing more than 9 persons.

Istotnym aspektem dotyczącym nakładów inwestycyjnych jest ich struktura finansowania. W 2017 r. głównym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w gospodarce morskiej były środki własne – 81,2%. Udział ich zwiększył się w skali roku o 18,9 p. proc. (w porównaniu z 2010 r. – o 6,3 p. proc.). Kredyty i pożyczki krajowe stanowiły 6,3% nakładów inwestycyjnych (z tego źródła korzystał jedynie sektor prywatny). W 2017 r. odnotowano spadek w skali roku udziału środków budżetowych w finansowaniu inwestycji (o 3,7 p. proc., w tym w sektorze publicznym – o 23,6 p. proc.). W sektorze prywatnym oprócz środków własnych inwestora, stanowiących w strukturze finansowania 85,7% (w 2016 r. – 69,1%), ważnym źródłem finansowania były kredyty i pożyczki krajowe – 7,6% (w 2016 r. – 20,4%).

The financial structure is an important aspect regarding to investment outlays. Representing 81.2% of them, own funds constituted the main source for financing investment outlays in the maritime economy in 2017. Their share increased by 18.9 percentage points to the previous year (a growth of 6.3 pp. compared to 2010). Domestic loans and borrowings accounted for 6.3% of capital expenditures and represented 100% of that share in the private sector. In 2017 there were declines in the share of budget funds for investments (by 3.7 pp, while in the public sector by 23.6 pp, regarding the previous year). In addition to own funds which represented 85.7% of the total finance structure in the private sector (69.1% – in 2016), it was the domestic loans and borrowings that constituted another source of finance with the share of 7.6% (20.4% – in 2016).

**Tablica 3 (6). Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej według grup¹
Stan w dniu 31 grudnia**Table 3 (6). Gross value of fixed assets in maritime economy by groups¹
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2016	2017	
a – ogółem total b – sektor publiczny public sector c – sektor prywatny private sector		bieżące ceny ewidencyjne w mln zł current book-keeping prices in million PLN				stopień zużycia w % degree of consumption in %
OGÓŁEM TOTAL	a	16 550,5	23 214,0	24 337,8	27 085,7	43,8
	b	7 956,3	10 901,1	9 502,0	11 952,8	43,6
	c	8 594,2	12 312,9	14 835,7	15 132,9	44,0
w tym: of which:						
Budynki i budowle Buildings and structures	a	8 954,0	13 529,6	13 715,3	15 950,4	30,8
	b	5 230,4	84 449,5	7 338,2	9 381,0	33,5
	c	3 723,6	5 080,1	6 377,1	6 569,4	27,0
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia Machinery, technical equipment and tools	a	4 570,5	7 022,7	7 668,1	7 981,4	60,2
	b	1 270,6	1 491,0	1 320,9	1 519,4	81,3
	c	3 299,9	5 531,7	6 347,2	6 462,0	55,2
Środki transportu Transport equipment	a	3 025,9	2 661,6	2 954,3	3 153,8	64,8
	b	1 455,2	960,5	842,9	1 052,4	73,4
	c	1 570,7	1 701,1	2 111,4	2 101,5	64,4

1 Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

1 Data concern entities employing more than 9 persons.

W latach 2010–2017 zaobserwowano wzrost wartości brutto środków trwałych ogółem w podmiotach gospodarki morskiej. Wartość brutto środków trwałych na koniec 2017 r. ukształtowała się na poziomie 27 085,7 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych), tj. wyższym o 11,3% niż w 2016 r. i o 63,7% w porównaniu z 2010 r. Uwzględniając grupy środków trwałych:

- wartość budynków i budowli wyniosła 15 950,4 mln zł, tj. więcej o 16,3% niż w 2016 r. i o 78,1% w stosunku do 2010 r.;
- wartość maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi wyniosła 7 981,4 mln zł, tj. więcej o 4,1% niż w 2016 r. i o 74,6% w porównaniu z 2010 r.;
- wartość środków transportu wyniosła 3 153,8 mln zł, tj. więcej o 6,8% w odniesieniu do 2016 r. i o 4,2% niż w 2010 r.

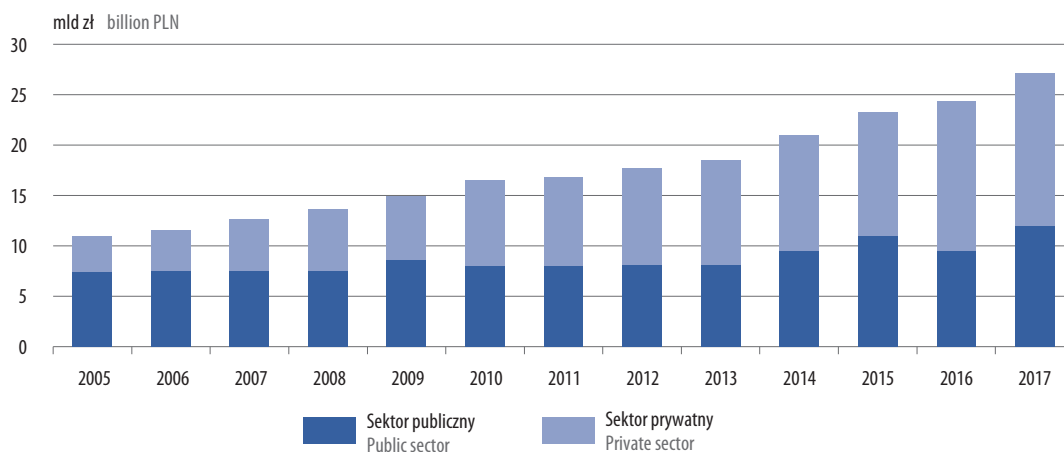
In the years 2010–2017 an increase in the total value of gross fixed assets in the maritime economy entities was observed. The gross value of fixed assets reached the level of PLN 27,085.7 million (in current book-keeping prices) at the end of 2017, and was by 11.3% higher than in 2016 and increased by 63.7% in comparison with 2010. Taking into account groups of fixed assets:

- the value of buildings and structures amounted to PLN 15,950.4 million, i.e. by 16.3% more than in 2016 and by 78.1% more compared to 2010;
- the value of machinery, technical equipment and tools amounted to PLN 7,981.4 million i.e. by 4.1% more than in 2016 and by 74.6% more compared to 2010;
- the value of transport equipment amounted to PLN 3,153.8 million, i.e. by 6.8% more in relation to 2016 and by 4.2% more than in 2010.

W ciągu ostatnich lat zmieniała się struktura własności środków trwałych. W 2009 r. 57,9% wartości majątku trwałego przypadało na sektor publiczny, natomiast w 2017 r. 55,9% środków trwałych było w posiadaniu przedsiębiorstw sektora prywatnego. Największy udział w wartości brutto środków trwałych w 2017 r. miały zarządy portów morskich – 17,5%, podmioty prowadzące przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – 16,7%, podmioty produkujące i naprawiające statki i łodzie – 15,4%, urzędy morskie – 14,8% oraz jednostki zajmujące się przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybactwa – 14,3%.

Over the recent years, the ownership structure of fixed assets changed. In 2009, 57.9% of the value of fixed assets fell to the public sector while 55.9% of fixed assets were held by private sector enterprises in 2017. The share of gross fixed assets held by the seaport authorities prevailed in 2017 and amounted to 17.5% while 16.7% of the assets belonged to entities dealing with cargo handling and storage, 15.4% – to entities involved in constructing and repairing ships and boats, 14.8% – to maritime offices, and 14.3% to those involved in the processing and preserving of fish and fishing products.

Wykres 3 (5). Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej (bieżące ceny ewidencyjne)
Chart 3 (5). Gross value of fixed assets in maritime economy (current book-keeping prices)



W podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2017 r. stopień zużycia środków trwałych wyniósł 43,8% (w 2010 r. – 49,6%), w tym środków transportu – 64,8% (w 2010 r. – 67,1%). Najwyższy stopień zużycia środków trwałych w 2017 r. odnotowano w:

- podmiotach zajmujących się pracami badawczo-rozwojowymi i edukacją morską – 68,7%, w tym zużycia środków transportu – 88,8% (w 2010 r. – 66,0%);
- morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym – 66,5% (w 2010 r. – 54,2%), w tym zużycia środków transportu – 76,6% (w 2010 r. – 86,8%);
- pozostałej działalności wspomagającej transport morski – 57,5% (w 2010 r. – 56,6%), w tym zużycia środków transportu – 66,8% (w 2010 r. – 70,3%);
- produkcji i naprawie statków i łodzi – 51,5% (w 2010 r. – 54,4%), w tym zużycia środków transportu 71,2% (w 2010 r. – 75,6%).

In the maritime economy entities, the degree of consumption of fixed assets was 43.8% at the end of 2017 (in 2010 – 49.6%), including transport equipment – 64.8% (in 2010 – 67.1%). In 2017, the highest values of fixed assets consumption degree 2017 were recorded in the following:

- research and development and maritime education entities – 68.7%, including transport equipment – 88.8% (in 2010 – 66.0%);
- maritime and coastal waterborne transport entities – 66.5% (in 2010 – 54.2%), including transport equipment – 76.6% (in 2010 – 86.8%);
- other activities supporting maritime transport – 57.5% (in 2010 – 56.6%), including transport equipment – 66.8% (in 2010 – 70.3%);
- construction and repair of ships and boats – 51.5% (in 2010 – 54.4%), including transport equipment – 71.2% (in 2010 – 75.6%).

Najniższy stopień zużycia wartości brutto środków trwałych wystąpił w:

- urzędach morskich – 19,5% (w 2010 r. – 32,4%), w tym zużycia środków transportu – 63,7% (w 2010 r. – 70,2%);
- rybołówstwie w wodach morskich – 29,1% (w 2010 r. – 21,6%), w tym zużycia środków transportu – 52,6% (w 2010 r. – 13,3%).

Wskaźnik poziomu kosztów wyniósł 95,9% i był wyższy w porównaniu z 2016 r. o 0,5 p. proc., a z 2010 r. – o 1,1 p. proc. W 2017 r. wyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w sektorze prywatnym niż publicznym (odpowiednio 96,9% i 90,9%).

The lowest degrees of consumption of gross value of fixed assets occurred in:

- maritime offices – 19.5% (in 2010 – 32.4%), including transport equipment – 63.7% (in 2010 – 70.2%);
- marine fisheries – 29.1% (in 2010 – 21.6%), including transport equipment – 52.6% (in 2010 13.3%).

The cost level indicator reached at the level of 95.9% and was by 0.5 pp higher than in 2016 by 0.5 pp, and by 1.1 p.p. against 2010. In 2017, the indicator values were higher in private sector than in the public one (96.9% and 90.9% respectively).

Tablica 4 (7). Wybrane wskaźniki ekonomiczne¹ podmiotów gospodarki morskiej
Table 4 (7). Selected economic rates and ratios¹ of maritime economy entities

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2016	2017
a – ogółem total					
b – sektor publiczny public sector					
c – sektor prywatny private sector					
		w % in %			
Wskaźnik poziomu kosztów Cost level indicator	a	94,8	94,5	95,4	95,9
	b	89,3	89,0	89,2	90,9
	c	95,4	95,0	95,7	96,9
Wskaźnik rentowności obrotu brutto Gross turnover profitability indicator	a	5,1	5,5	4,6	4,1
	b	10,5	11,0	10,8	9,1
	c	4,6	5,0	4,3	3,7
Wskaźnik rentowności obrotu netto Net turnover profitability indicator	a	4,2	4,8	3,9	3,4
	b	9,0	10,7	9,5	8,4
	c	3,7	4,3	3,6	3,1
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia First degree financial liquidity indicator	a	41,9	32,0	30,1	33,5
	b	58,6	88,6	166,8	151,1
	c	34,0	25,3	21,0	22,4
Wskaźnik płynności finansowej II stopnia Second degree financial liquidity indicator	a	88,2	92,0	92,8	92,9
	b	66,2	118,1	200,9	182,9
	c	98,6	88,9	85,6	84,5

¹ Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

¹ Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

W 2017 r. najwyższy wskaźnik poziomu kosztów, uwzględniając rodzaj prowadzonej działalności, odnotowano w przedsiębiorstwach zajmujących się:

- przetwarzaniem i konserwowaniem ryb i produktów rybołówstwa – 98,4% (w 2016 r. – 96,9%, w 2010 r. – 97,3%);
- produkcją i naprawą statków i łodzi – 98,0% (w 2016 r. – 96,6%, w 2010 r. – 93,3%);
- sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków – 97,7% (w 2016 r. – 96,0%, w 2010 r. – 95,6%).

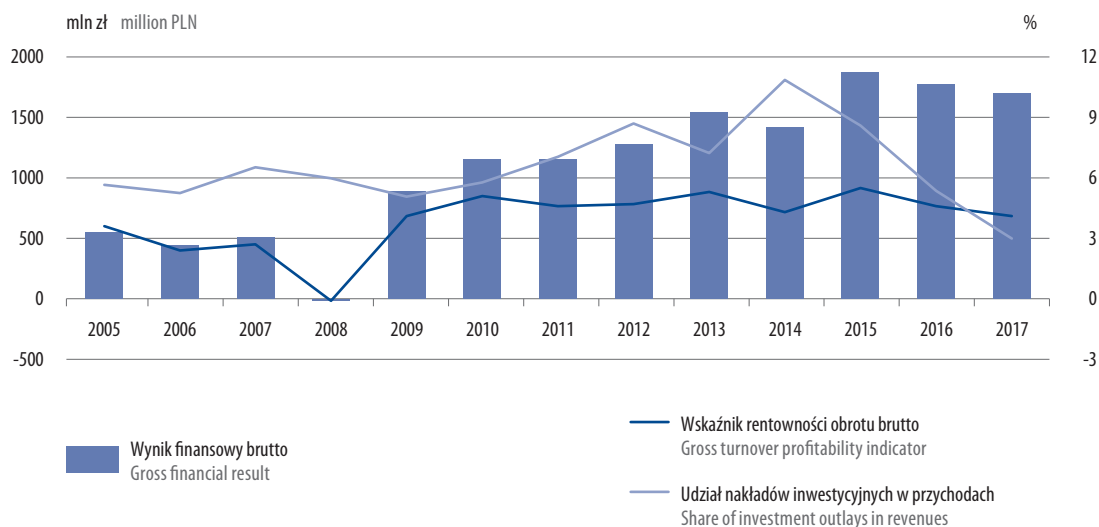
W 2017 r. wskaźnik rentowności obrotu brutto dla podmiotów gospodarki morskiej wyniósł 4,1% (wobec 4,6% w 2016 r. i 5,1% w 2010 r.), a wskaźnik rentowności obrotu netto – 3,4% (wobec odpowiednio 3,9% i 4,2%). W poszczególnych rodzajach działalności były one jednak zróżnicowane. W 2017 r. najwyższą rentownością charakteryzowały się zarządy portów morskich, w których wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto kształtowały się odpowiednio 31,7% i 31,4% (wobec 26,4% i 26,1% – w 2016 r. oraz 21,8% i 21,7% – w 2010 r.).

Taking into account kind of activity, the highest cost level indicator values in 2017, were recorded in enterprises dealing with:

- processing and preservation of fish and fishery products – 98.4% (in 2016 – 96.9%, in 2010 – 97.3%);
- construction and repair of ships and boats – 98.0% (in 2016 – 96.6%, in 2010 – 93.3%);
- retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – 97.7% (in 2016 – 96.0%, in 2010 – 95.6%).

In 2017, the gross turnover profitability indicator for maritime economy entities was 4.1% (against 4.6% in 2016 and 5.1% in 2010), and the net turnover profitability indicator was 3.4% (against 3.9% and 4.2%, respectively). However they were differentiated in particular kinds of activity. In 2017, the highest profitability rates were reported in sea-ports authorities where both the gross and net turnover profitability indicators amounted to 31.7% and 31.4%, respectively (compared to 26.4% and 26.1% in 2016, and 21.8% and 21.7% in 2010, in the order given).

Wykres 4 (6). Finanse podmiotów gospodarki morskiej
Chart 4 (6). Finance of maritime economy entities



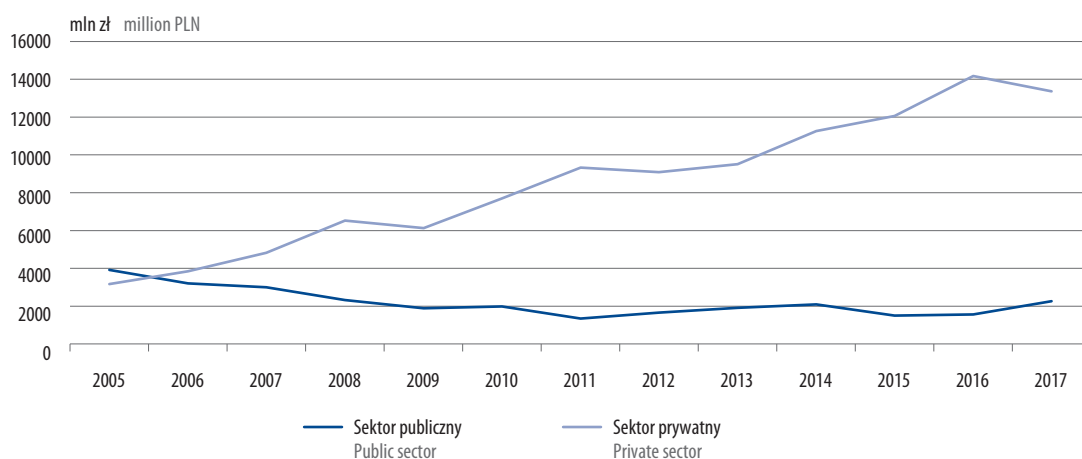
Wskaźnik płynności finansowej I stopnia, określający zdolność przedsiębiorstw do bieżącego regulowania zobowiązań, w 2017 r. wyniósł 33,5% (wobec 30,1% w 2016 r. i 41,9% w 2010 r.), natomiast wskaźnik płynności finansowej II stopnia kształtował się na poziomie 92,9% (wobec odpowiednio 92,8% i 88,2%).

The first degree financial liquidity indicator (cash ratio) which specifies the ability of enterprises to pay their liabilities on a regular basis amounted to 33.5% in 2017 (compared to 30.1% in 2016 and 41.9% in 2010), while the second degree financial liquidity indicator (quick ratio) was 92.9% (compared to 92.8% and 88.2%, respectively).

Wartość aktywów obrotowych w podmiotach gospodarki morskiej na koniec 2017 r. ukształtowała się na poziomie 15 631,6 mln zł i zmalała o 0,6% wobec 2016 r., a wzrosła o 61,4% w porównaniu z 2010 r. Koncentrowały się one w sektorze prywatnym, którego udział w 2017 r. w wartości aktywów ogółem wyniósł 85,5% (w 2016 r. – 90,1%, w 2010 r. – 79,5%). Wartość zapasów wyniosła 3 795,1 mln zł i zwiększyła się o 9,2% wobec 2016 r. i prawie dwukrotnie wobec 2010 r. Należności krótkoterminowe stanowiące w 2017 r. blisko połowę wartości aktywów obrotowych zmniejszyły się o 5,4% w skali roku, a w stosunku do 2010 r. – wzrosły o 80,2%. Inwestycje krótkoterminowe były wyższe w porównaniu z 2016 r. o 10,8%, a z 2010 r. – o 12,3%.

At the end of 2017, the current assets value in maritime economy entities amounted to PLN 15,631.6 million and decreased by 0.6% compared to 2016, but increased by 61.4% compared to 2010. They prevailed in the private sector, representing 85.5% of total value of assets (in 2016 – 90.1%, in 2010 – 79.5%). The value of stocks amounted to PLN 3,795.1 million and increased by 9.2% as compared to 2016, and almost doubled as compared to 2010. Short-term receivables representing almost half of current assets in 2017, decreased by 5.4% against the previous year, but increased by 80.2% as compared to 2010. Short-term investments were by 10.8% higher than in 2016, and by 12.3% against 2010.

Wykres 5 (7). Aktywa obrotowe
Chart 5 (7). Current assets



Tablica 5 (8). Aktywa obrotowe¹ podmiotów gospodarki morskiej
Stan w dniu 31 grudnia

Table 5 (8). Current assets¹ of maritime economy entities
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2016	2017	2016	2017
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
a – ogółem total							
	b – sektor publiczny public sector						
	c – sektor prywatny private sector						
OGÓŁEM TOTAL	a	9 682,7	13 560,3	15 726,1	15 631,6	116,0	99,4
	b	1 982,2	1 495,9	1 556,7	2 264,5	104,1	145,5
	c	7 700,5	12 064,4	14 169,4	13 367,1	117,4	94,3
w tym: of which:							
Zapasy Stocks	a	1 935,0	3 007,0	3 474,5	3 795,1	115,5	109,2
	b	98,4	67,9	61,0	112,3	89,8	184,1
	c	1 836,6	2 939,1	3 413,5	3 682,8	116,1	107,9

**Tablica 5 (8). Aktywa obrotowe¹ podmiotów gospodarki morskiej (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**Table 5 (8). Current assets¹ of maritime economy entities (cont.)
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2016	2017	2016	2017
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
a – ogółem total							
b – sektor publiczny public sector							
c – sektor prywatny private sector							
Należności krótkoterminowe Short-term receivables	a	3 846,1	6 057,0	7 325,6	6 929,9	120,9	94,6
	b	202,5	317,2	249,8	318,0	78,8	127,3
	c	3 643,6	5 739,8	7 075,7	6 612,0	123,3	93,4
Inwestycje krótkoterminowe Short-term investments	a	3 474,6	3 233,3	3 522,1	3 903,3	108,9	110,8
	b	1 558,0	953,9	1 222,3	1 512,8	128,1	123,8
	c	1 916,6	2 279,4	2 299,7	2 390,5	100,9	103,9

1 Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

1 Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

Zobowiązania długo- i krótkoterminowe (bez funduszy specjalnych) na koniec 2017 r. osiągnęły wartość 14 988,7 mln zł i zmalały o 5,9% wobec 2016 r., a wzrosły o 35,1% w porównaniu z 2010 r. Zobowiązania długoterminowe wyniosły 3 328,5 mln zł i stanowiły 22,2% zobowiązań ogółem (w 2016 r. – 26,6%, a w 2010 r. – 25,2%). Wartość zobowiązań długoterminowych zmniejszyła się o 21,6% wobec 2016 r., a wzrosła o 19,0% w porównaniu z 2010 r.

Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2017 r. ukształtowały się na poziomie 11 660,2 mln zł i zmalały o 0,2% wobec 2016 r., a wzrosły o 40,5% w porównaniu z 2010 r. Największy udział w zobowiązaniach krótkoterminowych miały zobowiązania z tytułu dostaw i usług (39,8%), których wartość wyniosła 4 639,8 mln zł i była niższa o 8,8% niż przed rokiem, a wyższa o 46,2% w porównaniu z 2010 r.

Long- and short-term liabilities (excluding special funds) reached PLN 14,988.7 million at the end of 2017 and decreased by 5.9% compared to 2016, but increased by 35.1% compared to 2010. Long-term liabilities amounted to PLN 3,328.5 million and accounted for 22.2% of total liabilities (in 2016 – 26.6% and in 2010 – 25.2%). The value of non-current liabilities decreased by 21.6% against 2016, and increased by 19.0% as compared to 2010.

Short-term liabilities amounted to PLN 11,660.2 million at the end of 2017 and decreased by 0.2% as compared to 2016, but increased by 40.5% in comparison to 2010. Trade liabilities with the share of 39.8% prevailed in the short-term liabilities, and amounted to PLN 4,639.8 million. They were lower by 8.8% than at the end of 2016, but higher by 46.2% at the end of 2010.

**Tablica 6 (9). Zobowiązania^a podmiotów gospodarki morskiej
Stan w dniu 31 grudnia**Table 6 (9). Liabilities^a of maritime economy entities
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2016	2017	2016	2017
	w mln zł in million PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	11 094,9	13 373,7	15 933,9	14 988,7	119,1	94,1
Długoterminowe Long-term	2 796,2	3 275,2	4 245,7	3 328,5	129,6	78,4
w tym kredyty i pożyczki of which credits and loans	1 235,4	2 635,0	3 485,1	2 706,3	132,3	77,7

a Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

a Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

**Tablica 6 (9). Zobowiązania^a podmiotów gospodarki morskiej (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 6 (9). Liabilities^a of maritime economy entities (cont.)
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2016	2017	2016	2017
	w mln zł in million PLN				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Krótkoterminowe Short-term	8 298,6	10 098,5	11 688,2	11 660,2	115,7	99,8
w tym: of which:						
kredyty i pożyczki credits and loans	1 088,7	2 893,2	3 111,2	3 097,4	107,5	99,6
zobowiązania z tytułu dostaw i usług liabilities from deliveries and services	3 173,9	3 989,5	5 087,8	4 639,8	127,5	91,2
zobowiązania z tytułu podatków, ceł, ubez- pieczeń i innych świadczeń liabilities from taxes, customs duties, social insurance and other benefits	891,4	464,0	516,4	497,8	111,3	96,4

a Dane obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

a Data refer to business entities keeping accounting their accounting books, where the number of employees exceeds 9 persons.

Rozdział IV

Chapter IV

Porty morskie

Seaports

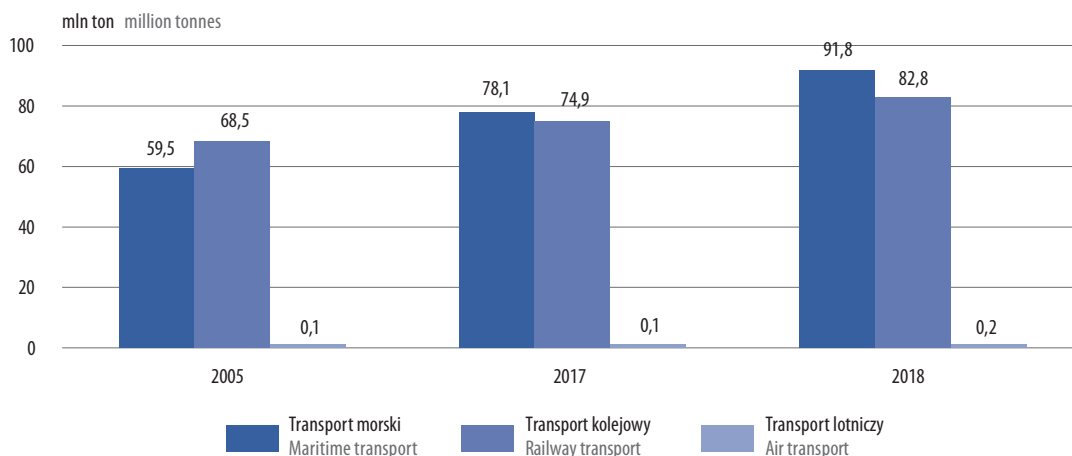
Porty morskie stanowią istotny element sieci transportowej zarówno dla ładunków, jak i pasażerów, szczególnie w ruchu międzynarodowym. Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Badaniami statystycznymi dotyczącymi ruchu statków, obrotów ładunkowych i ruchu pasażerów objętych jest osiemnaście portów morskich, które spełniają kryteria do ujęcia ich w badaniach statystyki publicznej.

W 2018 r. obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 91 798,2 tys. ton, tj. o 17,6% więcej niż w 2017 r. oraz o 54,3% więcej w stosunku do 2010 r. Międzynarodowy obrót morski stanowił 98,1% obrotów ładunkowych w portach morskich (w 2017 r. – 97,2%, a w 2010 r. – 98,5%). W 2018 r. międzynarodowy obrót morski osiągnął poziom 90 088,4 tys. ton, podczas gdy międzynarodowy przeładunek ładunków w portach lotniczych wyniósł 168,3 tys. ton, a międzynarodowe przewozy transportem kolejowym – 82 821,0 tys. ton.

Seaports represent an essential component of a transportation network both for goods and passengers with a special emphasis on international traffic. There are more than thirty seaports on the Polish coast. Eighteen of them, satisfying the public statistics survey criteria, are being analyzed in terms of ship, cargo and passenger traffic.

In 2018, cargo throughput in the seaports amounted to 91,798.2 thousand tonnes, i.e. by 17.6% more than 2017 and 54.3% more against 2010. International maritime traffic accounted for 98.1% of cargo handled in the seaports (97.2% in 2017, 98.5% in 2010). In 2018, international maritime traffic reached the level of 90,088.4 thousand tonnes whereas international transport by air amounted to 168.3 thousand tonnes, and by rail – 82,821.0 thousand tonnes.

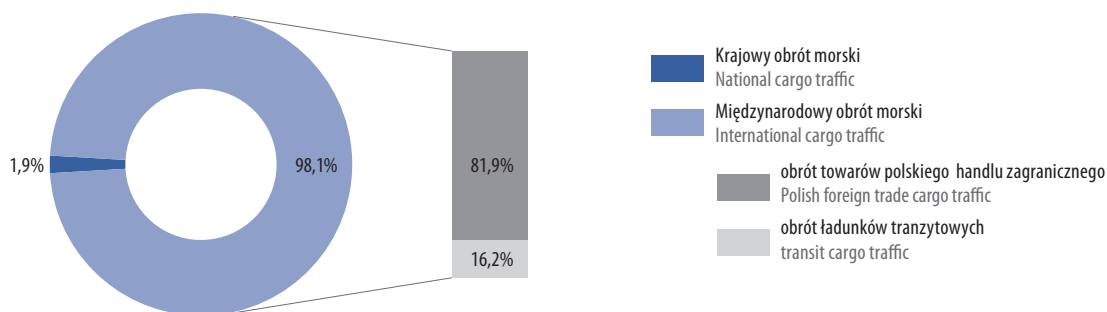
Wykres 1 (8). Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu
Chart 1 (8). International cargo traffic by selected modes of transport



Na międzynarodowe obroty morskie w portach morskich składają się obroty towarowe polskiego handlu zagranicznego oraz obroty ładunków tranzytowych. Obroty ładunkowe polskiego handlu zagranicznego w 2018 r. stanowiły 83,4% międzynarodowych obrotów morskich (wobec 83,2% w 2017 r. i 73,5% w 2010 r.), natomiast obroty ładunków tranzytowych – odpowiednio 16,6% (wobec 16,8% i 26,5%).

International maritime cargo traffic via seaports in Poland includes goods handled as part of Polish foreign trade and transit shipments. The Polish foreign trade freight represented 83.4% of international maritime cargo throughput in 2018 (as compared to 83.2% in 2017 and 73.5% in 2010) whereas the transit shipments represented 16.6% (against 16.8% and 26.5%) respectively.

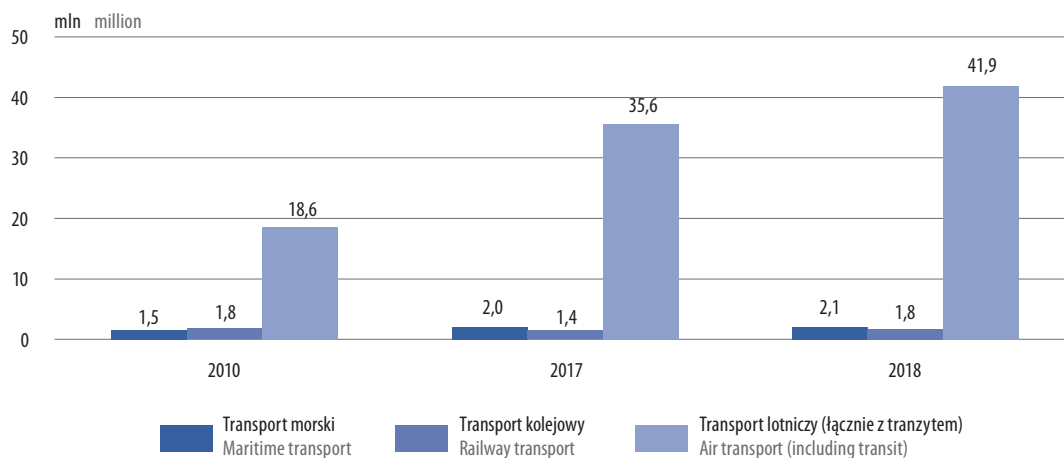
Wykres 2 (9). Struktura obrotów ładunkowych w portach morskich w 2018 r.
Chart 2 (9). Structure of cargo traffic in seaports in 2018



Transport morski odgrywa również rolę w międzynarodowych przewozach pasażerów. W 2018 r. międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich wyniósł 2,1 mln osób, w portach lotniczych (samolotami polskimi i obcymi, łącznie z tranzytem) – 41,9 mln osób, a międzynarodowym transportem kolejowym – 1,8 mln osób.

Maritime transport plays also a role in international passenger traffic. In 2018, the number of passengers in seaports amounted to 2.1 million persons, in airports – 41.9 million persons (on board Polish and foreign aircraft, including transit), and 1.8 million passengers in international railway transport.

Wykres 3 (10). Międzynarodowy ruch pasażerów według wybranych rodzajów transportu
Chart 3 (10). International passenger traffic by selected modes of transport



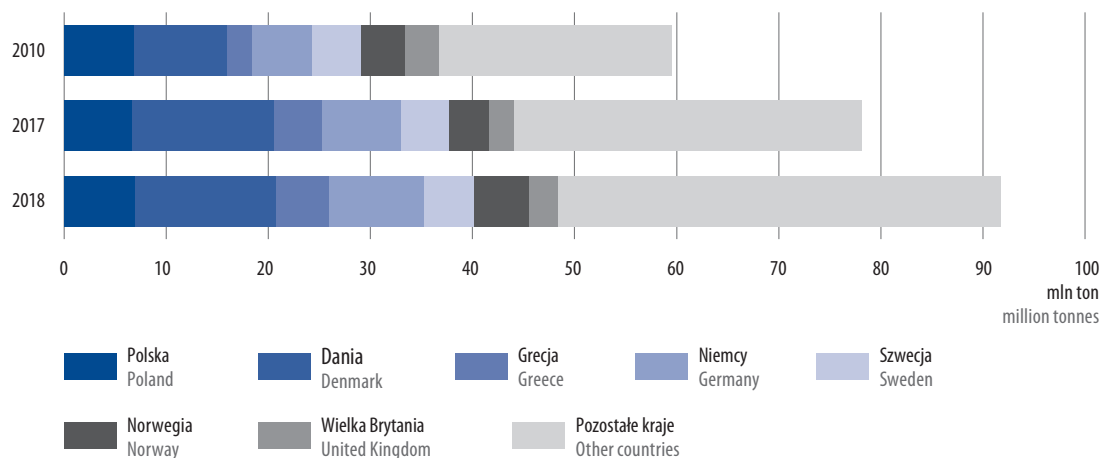
Transport morski ładunków oraz pasażerów, który odbywa się w relacji z polskimi portamiorskimi realizowany jest zarówno przez polskich, jak i obcych (zagranicznych) przewoźników morskich. Polscy przewoźnicy dokonują przewozów w relacji z polskimi portami (port polski – port zagraniczny lub odwrotnie), pomiędzy polskimi portami oraz pomiędzy obcymi portami. W przewozach polskich przewoźników odnotowano spadek udziału przewozów pomiędzy obcymi portami na rzecz transportu w relacji z portami polskimi. W 2018 r. polscy przewoźnicy morscy przewieźli 83,7% ładunków w relacji z polskimi portami, a 13,6% – pomiędzy portami obcymi (w 2017 r. odpowiednio 85,8% i 12,0%, a w 2010 r. – 73,7% oraz 23,8%).

Seaborne traffic of goods and passengers via Polish seaports is operated by either Polish or foreign maritime companies. Polish carriers provide transportation service via Polish seaports (from a Polish seaport to a seaport abroad or reversely), between seaports in Poland or between seaports abroad. There was a drop in the freight transported between ports abroad by Polish carriers, for the benefit of the transport between Polish ports. In 2018, Polish carriers freighted 83.7% of goods to/from Polish seaports and 13.6% – between seaports abroad (85.8% and 12.0% – in 2017, and 73.7% and 23.8% – in 2010, respectively).

W 2018 r. w strukturze obrotów polskich portów morskich ładunki przetransportowane przez krajowych przewoźników stanowiły 7,7% (w 2017 r. – 8,5%, a w 2010 r. – 11,6%). Znaczny udział w przewozach ładunków statkami w relacji z polskimi portami mieli przewoźnicy z Danii oraz Niemiec (w 2018 r. odpowiednio 15,0% i 10,0%, w 2017 r. – 17,8% i 10,0%, a w 2010 r. – 15,3% i 10,0%).

In 2018, the freight transported by the national carriers represented 7.7% of cargo throughput in Polish seaports (8.5% – in 2017, 11.6% – in 2010). Companies from Denmark and Germany had substantial shares in maritime transport via Polish seaports (15.0% and 10.0% – in 2018, 17.8% and 10.0% – in 2017, 15.3% and 10.0% – in 2010, respectively).

Wykres 4 (11). Obroty ładunkowe w portach morskich według kraju przewoźnika
Chart 4 (11). Cargo traffic in seaports by country of carrier

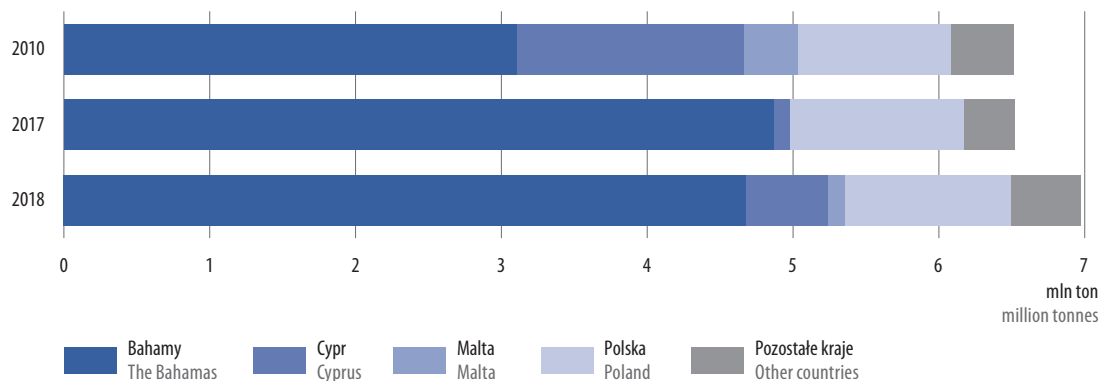


Polscy przewoźnicy pływający w relacji z polskimi portami podnosili nie tylko polską banderę, ale również bandery innych krajów. Najwięcej ładunków w 2018 r. zostało przetransportowanych pod banderą bahamską (66,6% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce) oraz polską (16,3%). W 2017 r. przewoźnicy mający siedzibę w Polsce przewieźli pod banderą bahamską 73,3% ładunków transportowanych przez polskie porty, a polską – 17,9%, natomiast w 2010 r. – pod banderą bahamską polscy przewoźnicy przewieźli 45,1% ładunków, cypryjską – 22,6%, polską – 15,2%.

Polish carrier companies which navigated between seaports in Poland, flew not only the Polish but also flags of other countries. In 2018, the largest amount of cargo was transported on ships under the flag of the Bahamas (66.6% of freight by companies having their seats in Poland) and Poland (16.3%). In 2017, the companies based in Poland carried, under the flag of the Bahamas, 73.3% of cargo handled by Polish ports, and 17.9% of cargo under the flag of Poland, whereas the Polish carried transported 45.1% of cargo under the flag of the Bahama, 22.6% – under the flag of Cyprus and 15.2% – under the flag of Poland.

Wykres 5 (12). Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę w Polsce według bandery statku

Chart 5 (12). Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat in Poland, by flag

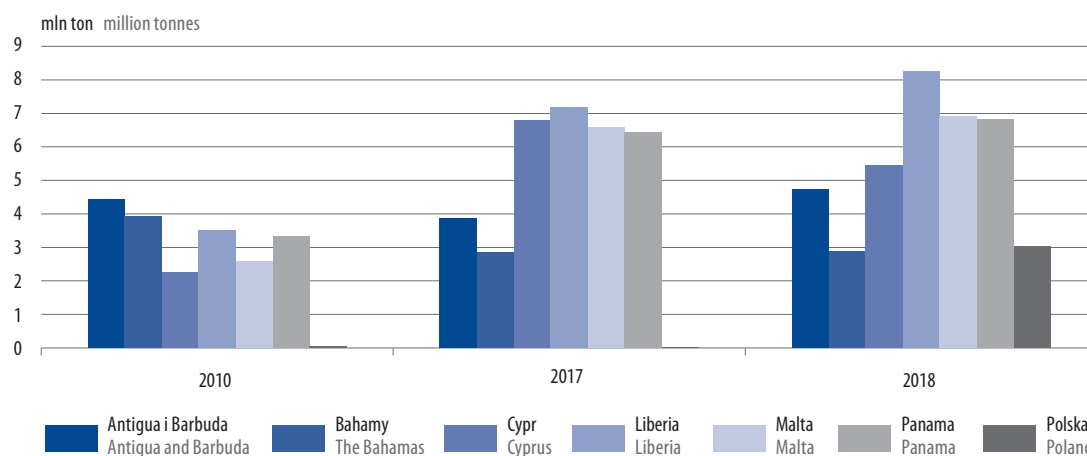


Przewoźnicy mający siedzibę poza Polską, w 2018 r. najwięcej ładunków w relacji z polskimi portami przewieźli na statkach pływających pod następującymi banderami: Liberii (9,7% ładunków przewiezionych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską), Cypru (6,4%), Malty i Panamy (po 9,1%), w 2017 r. – pod banderami: Liberii (10,1%), Cypru (9,5%), Malty (9,2%) oraz Panamy (9,0%), natomiast w 2010 r. – pod banderami: Antigui i Barbudy (8,4%), Bahamów (7,5%), Liberii (6,7%) oraz Panamy (6,3%).

In 2018, the carriers based outside Poland transported the most of freight via Polish ports, on ships flying the flags of: Liberia (9.7% of cargo carried by companies located abroad), Cyprus (6.4%), Malta and Panama (9.1% each); in 2017 – the flags of: Liberia (10.1%), Cyprus (9.5%), Malta (9.2%), Panama (9.0%) whereas in 2010 the flags of: Antigua and Barbuda (8.4%), the Bahamas (7.5%), Liberia (6.7%) and Panama (6.3%).

Wykres 6 (13). Obroty ładunkowe w portach morskich ładunków transportowanych przez przewoźników mających siedzibę poza Polską według wybranych bander statku

Chart 6 (13). Traffic of cargo in seaports, transported by carriers with seat outside Poland, by selected flags



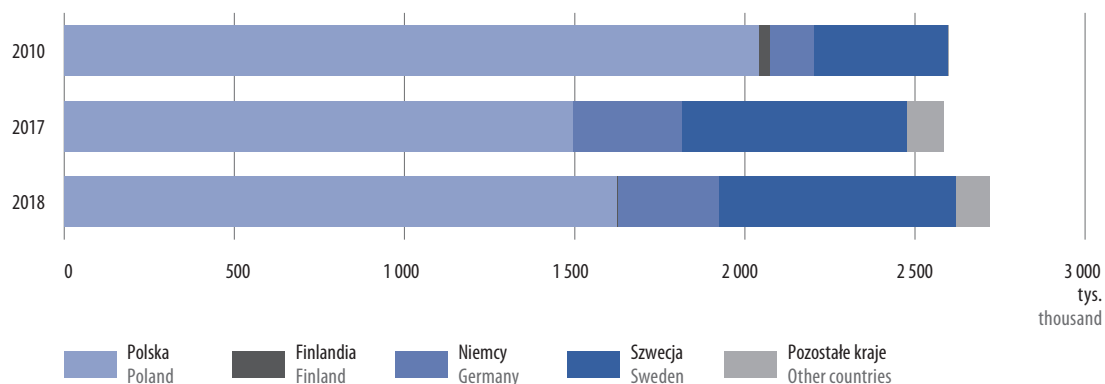
Udział przewoźników mających główną siedzibę w Polsce był znacznie większy w przypadku transportu pasażerów niż w przypadku przewozów ładunków stanowiących obroty polskich portów morskich.

The contribution by companies having their headquarters in Poland, was significantly larger in case of passenger transports than in case of the freight included in the throughput of Polish seaports.

W 2018 r. udział polskich przewoźników w przewozach pasażerów wyniósł 59,8% (wobec 57,8% w 2017 r. i 78,5% w 2010 r.); na kolejnych pozycjach znaleźli się przewoźnicy ze Szwecji – 25,7% i Niemiec – 10,9% (wobec odpowiednio 25,7% i 12,3% w 2017 r. oraz 15,3% i 5,0% w 2010 r.). Udział podmiotów z tzw. krajów „trzecich”, tj. niebędących krajami zaokrętowania ani wyokrętowania pasażerów, realizujących przewozy pasażerskie w relacji z polskimi portami wyniósł 9,5% (wobec 11,1% w 2017 r. i 0,4% w 2010 r.).

In 2018, the contribution by Polish companies in passenger traffic accounted for 59.8% (as compared to 57.8% in 2017, and 78.5% in 2010), followed by carriers from Sweden – 25.7% and Germany – 10.9% (as compared to 25.7% and 12.3% – in 2017, and 15.3% and 5.0% – in 2010). The contribution by entities from the so-called “third party” countries, i.e. other than the countries of embarkation/disembarkation, that provided passenger transport via Polish ports accounted for 9.5% (as compared to 11.1% in 2017 and 0.4% in 2010).

Wykres 7 (14). Ruch pasażerów w portach morskich według kraju przewoźnika morskiego
Chart 7 (14). Passenger traffic in seaports by country of maritime carrier



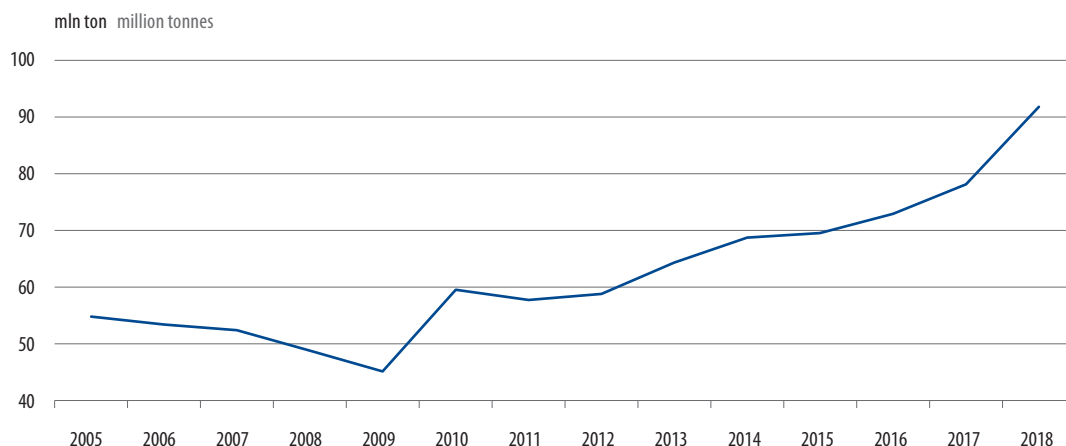
Ładunki dostarczone do portów od strony morza oraz łądu obsługiwane są głównie przez przedsiębiorstwa, których podstawowym rodzajem działalności jest przeładunek towarów. W 2018 r. udział tych podmiotów w obsłudze ładunków obrotu morskiego wyniósł 87,0% (wobec 85,5% w 2017 r. i 72,4% w 2010 r.). Kolejną grupą firm dokonujących przeładunków ładunków w portach morskich były przedsiębiorstwa, dla których podstawowym rodzajem działalności było przetwórstwo przemysłowe (przemiał zbóż, wytwarzanie i przetwarzanie produktów rafinacji ropy naftowej, remonty statków, produkcja cementu lub nawozów sztucznych). Udział tej grupy przedsiębiorstw w obrotach ładunkowych w 2018 r. wyniósł 3,6% (wobec 4,5% w 2017 r. i 5,1% w 2010 r.). Podmioty, których podstawowym rodzajem działalności był transport wodny w 2018 r. miały marginalne znaczenie (0,2%, jak w 2017 r., w 2010 r. – 5,1%).

Freight delivered to ports from the sea and from the land, is handled in majority by companies specialized mainly in cargo transshipments. In 2018, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 87.0% (as compared to 85.5% – in 2017 and 72.4% – in 2010). Other entities dealing with cargo transshipments in seaports were those specialized mainly in industrial processing (milling of cereals, manufacture of refined petroleum products, repair of ships, manufacture of cement or artificial fertilizers). In 2018, the contribution by those entities in maritime cargo handling accounted for 3.6% (as compared to 4.5% – in 2017 and 5.1% – in 2010). Companies specialized in waterborne transport were of marginal importance in 2018 (0.2% as in 2017, 5.1% – in 2010).

W 2018 r. obroty ładunkowe w polskich portach morskich wyniosły 91 798,2 tys. ton i był to poziom dotychczas nienotowany. W porównaniu z 2017 r. zwiększyły się one o 17,6%, a wobec 2010 r. – o 54,3%.

In 2018, cargo throughput in Polish seaports amounted to 91,798.2 thousand tonnes reaching an unprecedentedly high level. It grew by 17.6% in comparison to 2010 and by 54.3% – against 2010.

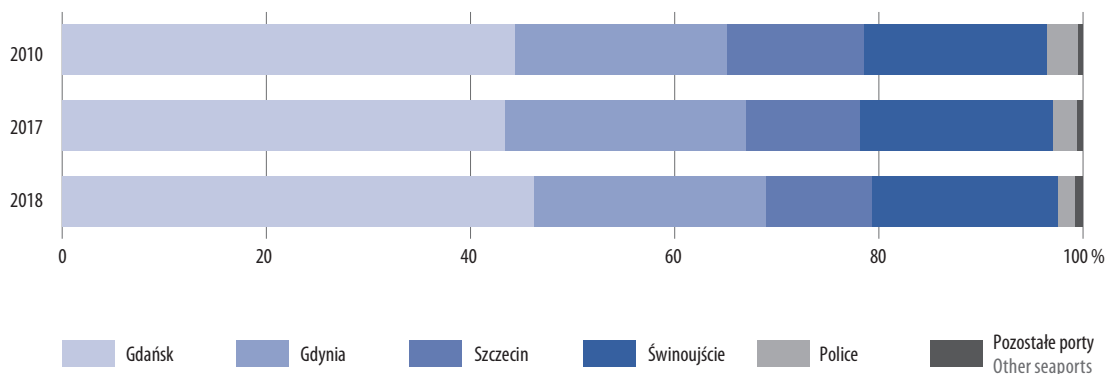
Wykres 8 (15). Obroty ładunkowe w portach morskich
Chart 8 (15). Cargo traffic in seaports



W głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin w 2018 r. zrealizowano, podobnie jak w latach poprzednich ponad 90% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. Największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2018 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie w obrotach polskich portów ogółem wyniósł 46,2% (w 2017 r. – 43,5%, a w 2010 r. – 44,4%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2018 r. wyniósł 22,8% (w 2017 r. – 23,5%, a w 2010 r. – 20,7%). Obroty ładunkowe portu w Świnoujściu w 2018 r. wyniosły 18,3% obrotów ogółem (w 2017 r. – 18,8%, a w 2010 r. – 18,0%), a udział portu Szczecin w obrotach ogółem wyniósł 10,3% (w 2017 r. – 11,2%, a w 2010 r. – 13,4%).

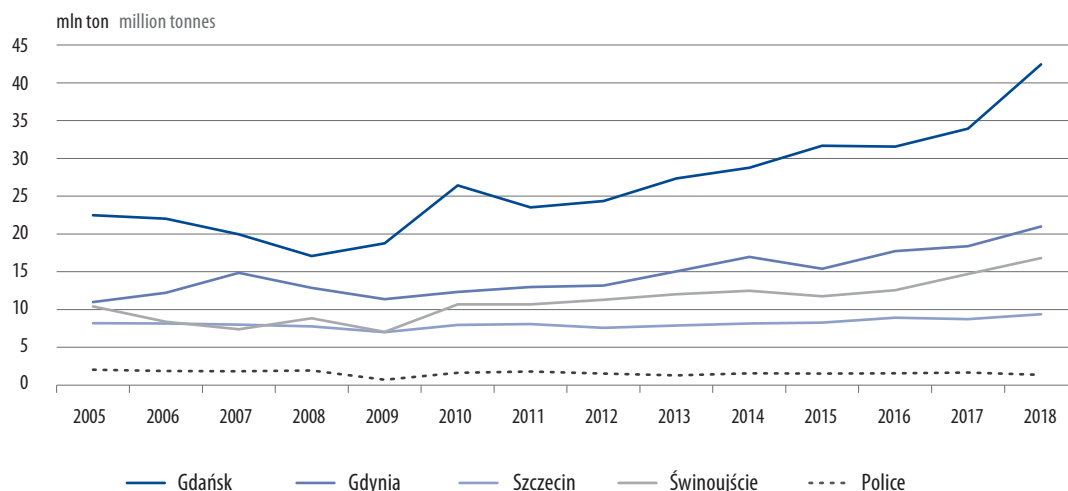
Following the previous years' pattern, the main seaports, Gdańsk, Gdynia, Świnoujście and Szczecin, generated over 90,0% of cargo traffic at Polish seaports. Gdańsk was of the utmost importance for the volume of cargo throughput. In 2018 the share of cargo handled in that port accounted for 46.2% of the total cargo throughput via Polish seaports (43.5% – in 2017, 44.4% – in 2010). Gdynia played an equally prominent role, with the share of 22.8% in cargo throughput in 2018 (23.5% – in 2017, 20.7% – in 2010). Cargo throughput by the port of Świnoujście accounted for 18.3% of the total freight (18.8% – in 2017 and 18.0% – in 2010) whereas the contribution by the port of Szczecin accounted for 10.3% of the total freight (11.2% – in 2017 and 13.4% – in 2010).

Wykres 9 (16). Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich
Chart 9 (16). Structure of cargo traffic by seaports



Wykres 10 (17). Obroty ładunkowe w głównych portach morskich

Chart 10 (17). Cargo traffic in major seaports



Ładunki tranzytowe w 2018 r. stanowiły 16,6% międzynarodowych obrotów polskich portów morskich i wyniosły 14 911,4 tys. ton. Obrót ładunków tranzytowych wzrósł o 16,6% w stosunku do 2017 r. i o 12,6% w porównaniu z 2010 r. Ładunki tranzytowe przywiezione do polskich portów w 2018 r. stanowiły 59,8%, natomiast wywiezione – 40,2%.

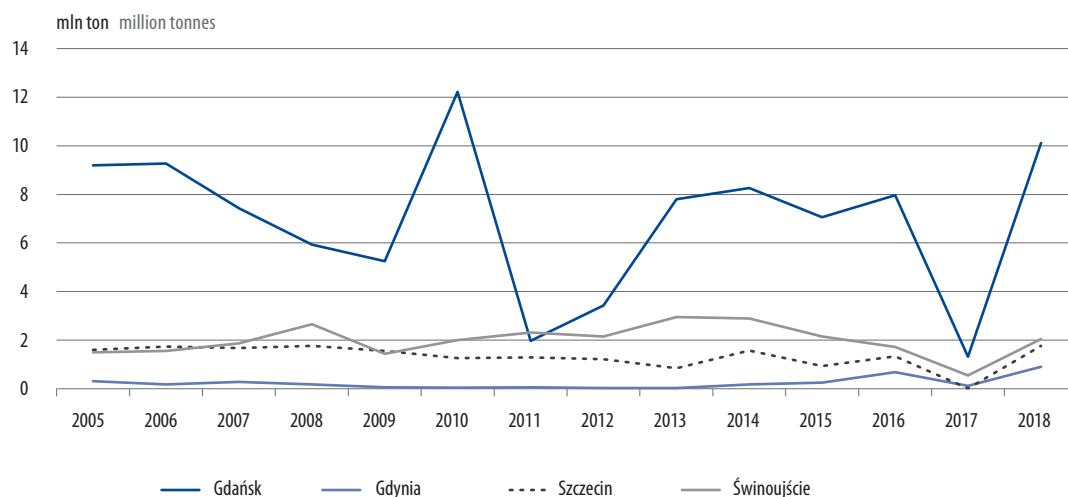
Transits shipments accounted for 16.6% of international cargo traffic by Polish seaports and amounted to 14,911.4 thousand tonnes in 2018. Transit cargo throughput grew by 16.6% against 2017 and by 12.6% in comparison to 2010. The transit freight brought to Polish seaports represented 59.8% whereas cargo dispatched from seaports in Poland – 40.2%.

W 2018 r. tranzyt morski stanowił 63,8% wszystkich obrotów tranzytowych. Wśród ładunków tranzytu morskiego przeważały kontenery (97,0%).

In 2018, seaborne transit cargo accounted for 63.8% of the total transit throughput. Containers prevailed over the seaborne transit volume (97.0%).

Wykres 11 (18). Obroty ładunków tranzytowych w głównych portach morskich

Chart 11 (18). Transit cargo traffic in major seaports



Pod względem wielkości obrotów ładunków tranzytowych dominuje port w Gdańsku. W 2018 r. w porcie tym dokonano 67,9% obrotów tranzytowych (w 2017 r. – 71,1%, a w 2010 r. – 78,8%); pozostałe obroty zrealizowane zostały w portach: Świnoujście (13,7%), Szczecin (11,8%), Gdynia (6,1%) oraz Elbląg (0,5%). Udział tranzytu w międzynarodowych obrotach morskich głównych portów w latach 2010–2018 był zróżnicowany: w Gdańsku wahał się od 8,6% do 46,9%, w Gdyni – od 0,1% do 4,3%, w Szczecinie – od 2,1% do 20,3%, a w Świnoujściu – od 11,5% do 22,0%.

W 2018 r. w przeładunkach tranzytowych dominowały następujące kategorie ładunkowe: kontenery (61,9%), masowe suche (19,5%) oraz masowe ciekłe (3,8%). Największy wzrost obrotów ładunków w stosunku do roku poprzedniego odnotowano w grupach: rudy i złom (ponad 2-krotny), węgiel i koks (o 48,8%), inne suche ładunki masowe (o 25,9%). Spadek obrotów ładunków tranzytowych w porównaniu z 2018 r. zaobserwowano m.in. w grupach produkty z ropy naftowej (o 63,1%) oraz inne ładunki drobnicowe (o 11,0%).

W latach 2010–2018 stopniowo wzrastała zarówno liczba, jak i pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych wpływających do polskich portów morskich. W 2018 r. zawinęło 8 978 tego typu statków o łącznej pojemności netto 56 878,2 tys., tj. o 977 jednostek więcej niż w 2017 r. i pojemności netto większej o 4 414,0 tys. W porównaniu z 2010 r. liczba drobnicowców niespecjalistycznych wzrosła o 23,9%, a pojemność netto – o 47,0%. Zwiększenie potencjału przewozowego drobnicowców skutkowało wzrostem masy ładunków transportowanych przez ten typ statków (z 14 295,0 tys. ton – w 2010 r. do 19 906,6 – w 2018 r.); zmniejszył się natomiast ich udział w przewozach ładunków (z 24,0% do 21,7%). Odnotowano wzrost udziału kontenerowców w transporcie ładunków; w 2010 r. statkami tymi przewieziono 7 321,3 tys. ton (12,3%), w 2017 r. – ponad 2-krotnie więcej, tj. 16 377,5 tys. ton (21,0%), a w 2018 r. – 21 359,7 tys. ton (23,3%). W latach 2010–2018 zmniejszył się udział przewozów statkami do transportu ładunków masowych ciekłych (z 30,3% do 26,0%) oraz masowych suchych (z 28,9% do 28,3%), pomimo, że masa ładunków przewożonych tego typu statkami zwiększyła się w tym okresie odpowiednio o 32,2% i 50,9%. Udział statków specjalistycznych w przewozach ogółem utrzymywał się na niskim poziomie i w 2018 r. wyniósł zaledwie 0,2%; statkami tymi przetransportowano 148,1 tys. ton ładunków, tj. o 3,5% mniej niż w 2010 r.

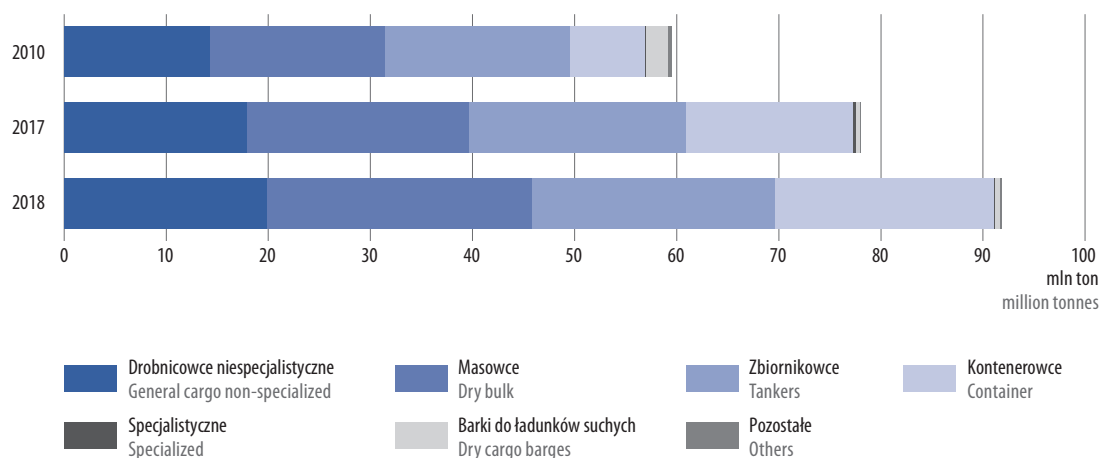
Gdańsk is the leader in terms of transit cargo volume. In 2018, that port handled 67.9% of transit cargo (71.1% – in 2017 and 78.8% – in 2010); contributions by other ports were as follows: Świnoujście (13.7%), Szczecin (11.8%), Gdynia (6.1%) and Elbląg (0.5%). Over the years 2010–2018, the shares of transit in international cargo throughput by major seaports were diversified: it ranged from 8.6% to 46.9% in Gdańsk, from 0.1% to 4.3% – in Gdynia, from 2.1% to 20.3% – in Szczecin and from 11.5% to 22.0% in Świnoujście.

In 2018, the following transit cargo categories prevailed: containers (61.9%), dry bulk (19.5%) and liquid bulk (3.8%). The most substantial growths in cargo traffic on an annual basis were reported in the following: ores and scrap (more than two-fold), coal and coke (by 48.8%), other dry bulk (by 25.9%). Declines in transit throughput against 2018 were reported in oil products (by 63.1%) and other general cargo (by 11.0%) etc.

During the years 2010–2018, both the number and net tonnage of non-specialized general cargo ships arriving at Polish ports were growing. In 2018, there were 8,978 such ships with net tonnage 56,878.2 thousand that entered the ports, i.e. by 977 vessels more than in 2017 and net tonnage larger by 4,414.0 thousand. In comparison to 2010, the number of the non-specialized general-cargo ships grew by 23.9%, and their net tonnage – by 47.0%. An increase of the weight of freight on board of those vessels resulted from the growth of carriage capacity of the general-cargo ships (from 14,295.0 thousand tonnes in 2010 to 19,906.6 thousand tonnes in 2018). However, there was a drop in their share in cargo transport volume (from 24.0% to 21.7%). Container ships saw their shares in cargo traffic climb; in 2010 those vessel carried 7,321.3 thousand tonnes (12.3%), in 2017 – more than two-fold, i.e. 16,377.5 thousand tonnes (21.0%), in 2018 – 21,359.7 thousand tonnes (23.3%). During the years 2010–2018 there was a decrease in cargoes by liquid bulk ships (from 30.3% to 26.0%) and dry bulk ships (from 28.9% to 28.3%) despite a growth in the weight of the carried cargo by 32.2% and 50.9%. The contribution by specialized ships in the total cargo transport remained at a low level and accounted for 0.2% in 2018. Those ships carried 148.1 thousand tonnes, i.e. by 3.5% less than in 2010.

Wykres 12 (19). Obroty ładunkowe w portach morskich według typów statków

Chart 12 (19). Cargo traffic in seaports by ship type

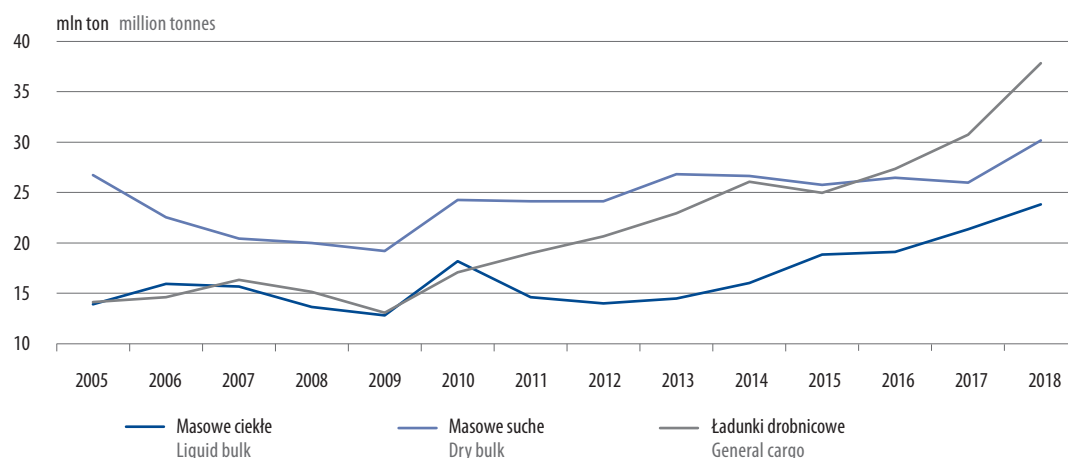


Obroty ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w 2018 r. wyniosły 37 841,2 tys. ton i były wyższe o 23,1% niż w 2017 r. i ponad 2-krotnie w porównaniu z 2010 r. Jednocześnie zwiększył się udział tych ładunków w obrotach ogółem (z 28,7% w 2010 r. do 41,2% w 2018 r.). Obroty ładunków masowych ciekłych w 2018 r. kształtowały się na poziomie 23 803,0 tys. ton, tj. wyższym o 11,5% niż w 2017 r. i o 30,9% w odniesieniu do 2010 r. Obroty ładunków masowych suchych w 2018 r. wyniosły 30 154,0 tys. ton i były wyższe o 16,0% w stosunku do 2017 r. i o 24,3% w porównaniu z 2010 r.

In 2018, general cargo throughput in Polish seaports amounted to 37,841.2 thousand tonnes and were larger by 23.1% than in 2017 and twice as large as in 2010. At the same time the share of that cargo rose in proportion to the total throughput (from 28.7% in 2010 to 41.2% in 2018). Liquid bulk throughput reached the level of 23,803.0 thousand tonnes in 2018, i.e. by 11.5% than in 2017 and by 30.8% larger than in 2010. Dry bulk traffic amounted to 30,154.0 thousand tonnes in 2018, growing by 16.0% against 2017 and by 24.3% in comparison to 2010.

Wykres 13 (20). Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunków

Chart 13 (20). Cargo traffic in seaports by category



W grupie ładunków drobnicowych stopniowo rosło znaczenie kontenerów i jednostek tocznych (np.: samochodów ciężarowych, przyczep towarowych, wagonów, rolltrailerów pokładowych). Ich odsetek zwiększył się z 80,1% w 2010 r. do

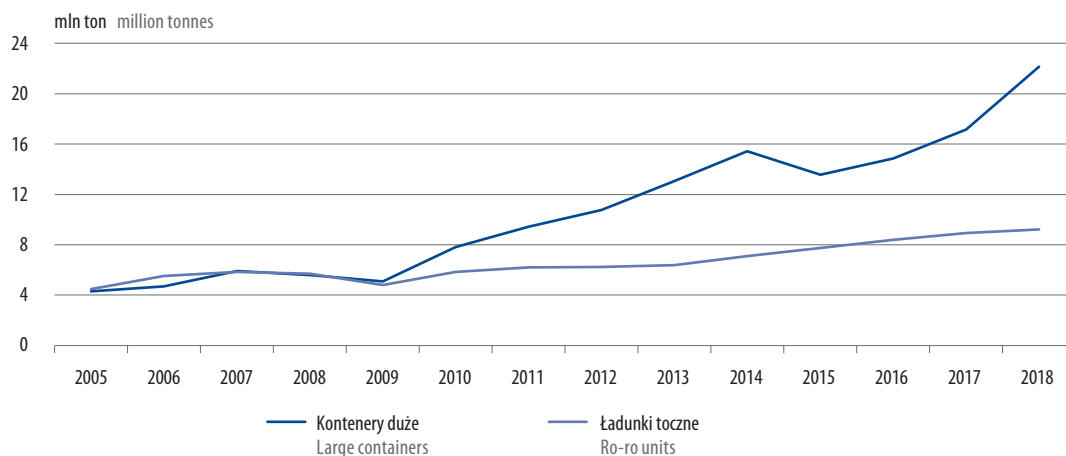
Regarding the general cargo group, the role of containers and ro-ro units (i.e. road goods vehicles, trailers, rail wagons, shipborne port-to-port trailers) was growing. Their percentage increased from 80.1% in 2010 to 82.9% in 2018.

82,9% w 2018 r., przy czym udział ładunków skonteneryzowanych w obrotach drobnicy był wyższy niż ładunków tocznych i w 2018 r. wyniósł 58,5%, wobec 45,9% – w 2010 r.

More over the share of containerized goods in the general cargo exceeded the ro-ro throughput to account for 58.5% in 2018 against 45.9% in 2010.

Wykres 14 (21). Obroty ładunków w kontenerach dużych i jednostkach tocznych w portach morskich

Chart 14 (21). Cargo traffic in large containers and ro-ro units in seaports

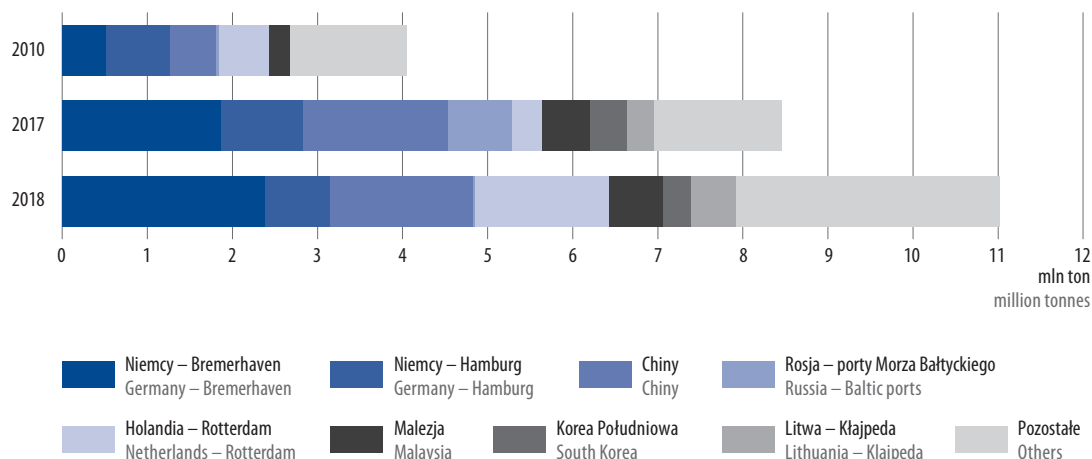


W 2018 r. 31,2% obrotów ładunkowych w kontenerach dużych zrealizowano w relacji z Niemcami, podczas gdy w 2010 r. – 33,8%. Do głównych portów niemieckich uczestniczących w tym obrocie należały Bremerhaven (udział w obrotach kontenerowych w relacji z polskimi portami wyniósł w 2018 r. – 19,7%, w 2010 r. – 15,8%) oraz Hamburg (odpowiednio 6,6% i 17,7%). Kolejnymi kierunkami transportu kontenerów w relacji z polskimi portami były Chiny (ich udział w 2018 r. wyniósł 12,3%, w 2010 r. – 7,2%) i Rosja (w 2018 r. – 8,0%, w 2010 r. – 10,0%, w tym porty Morza Bałtyckiego odpowiednio 0,2% i 9,9%).

In 2018, 31.2% of large containers were transported to/from Germany whereas that relation represented 33.8% in 2010. Bremerhaven (19.7% of container throughput via Polish ports) and Hamburg (6.6% and 17.7%, respectively) were the major German ports participating in container traffic. Other container transport directions via Poland were China (12.3% – in 2018, 7.2% – in 2010) and Russia (8.0% – in 2018, 10.0% – in 2010, including the Baltic ports with 0.2% and 9.9%, respectively).

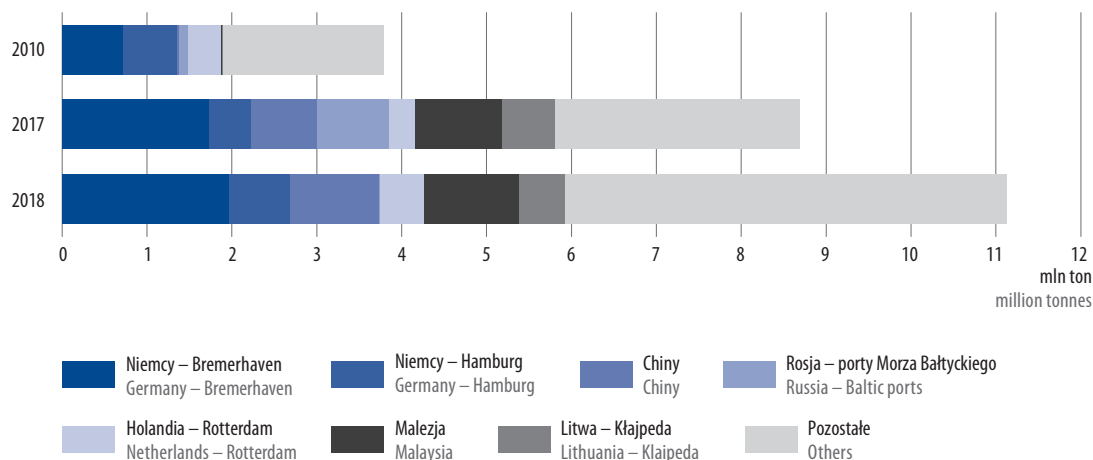
Wykres 15 (22). Wyładunek (przywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca załadunku

Chart 15 (22). Unloading (inwards) of cargo in containers to Polish seaports by place of loading



Wykres 16 (23). Załadunek (wywóz) ładunków w kontenerach w polskich portach morskich według miejsca wyładunku

Chart 16 (23). Loading (outwards) of cargo in containers from Polish seaports by place of unloading

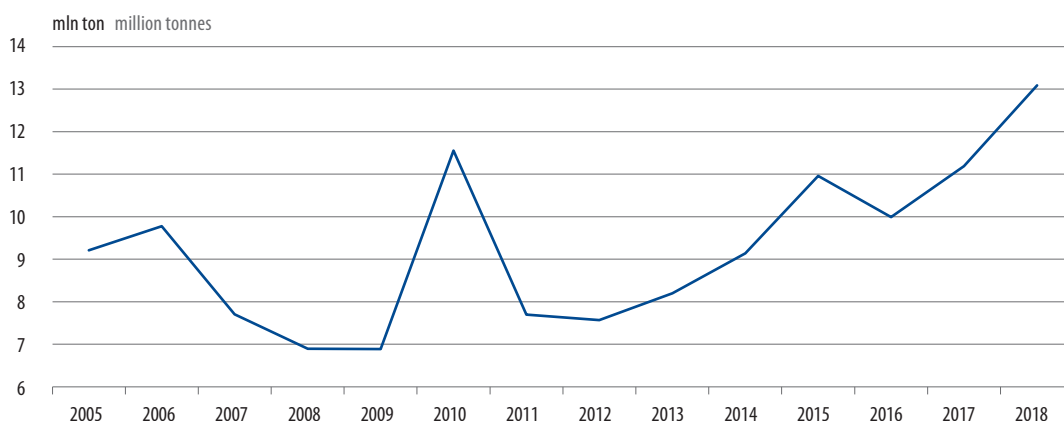


W latach 2010–2018 w obrotach ładunków masowych ciekłych odnotowano wysoki udział ropy naftowej i produktów z ropy naftowej (91,6% w 2010 r. i 84,5% w 2018 r.). Obroty ropy naftowej i jej produktów w portach morskich w 2018 r. wyniosły 20 104,6 tys. ton i były wyższe o 9,8% niż w 2017 r. i o 20,8 % niż 2010 r.

During the years 2010–2018, crude oil and oil products were reported to have a high contribution to the group of liquid bulk (91.6% – in 2010, 84.5% – in 2018). In 2018, the throughput of crude oil and oil products amounted to 20,104.6 thousand tonnes and was by 9.8% larger than in 2017 and by 20.8% larger than in 2010.

Wykres 17 (24). Obroty ropy naftowej w portach morskich

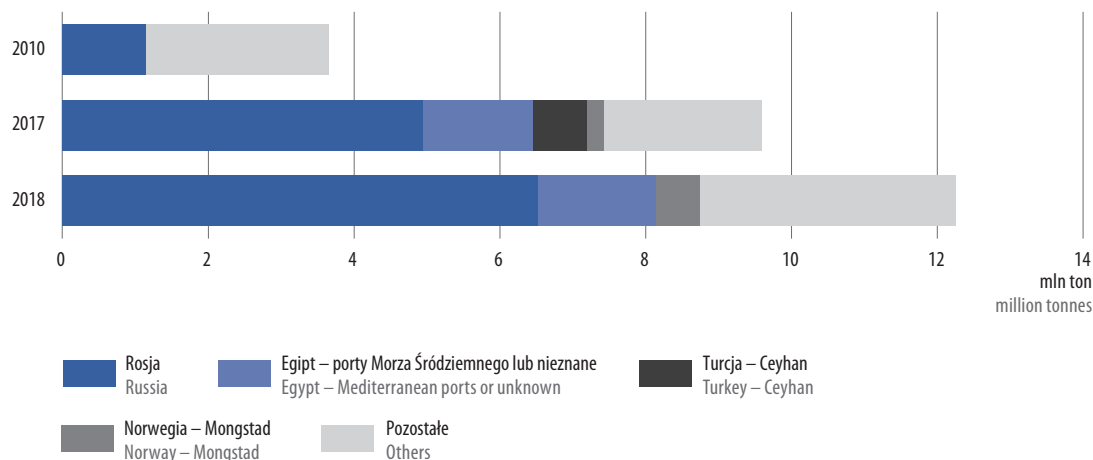
Chart 17 (24). Crude oil traffic in seaports



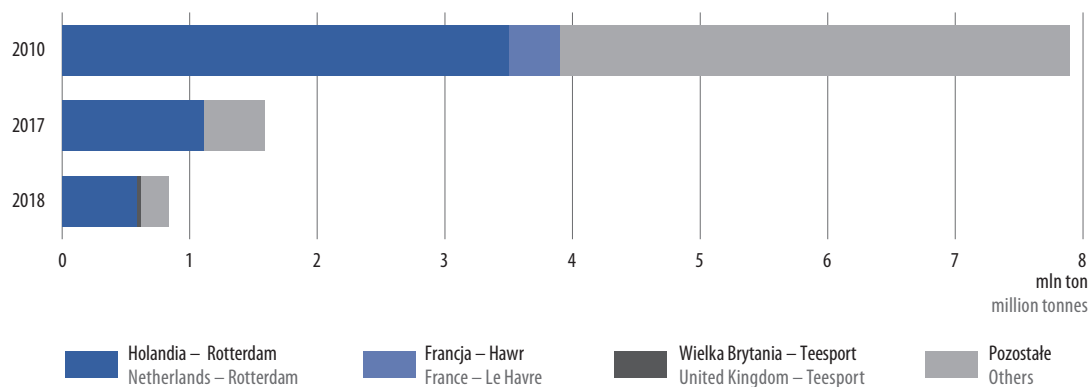
W 2018 r. w grupie ładunkowej ropa naftowa i jej produkty blisko dwie trzecie stanowiła ropa. Była ona transportowana głównie w relacji z portami rosyjskimi i w 2018 r. jej udział w obrotach ropy w polskich portach wyniósł 49,9% (wobec 44,2% w 2017 r. i 10,0% w 2010 r.).

In 2018, crude oil represented approximately two-thirds of the group of crude oil and oil products. This was shipped mainly to/from Russia, and contributed to 49.9% of crude oil throughput at Polish seaports (against 44.2% in 2017 and 10.0% in 2010).

Wykres 18 (25). Wyładunek (przywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca załadunku
 Chart 18 (25). Unloading (inwards) of crude oil to Polish seaports by place of loading



Wykres 19 (26). Załadunek (wywóz) ropy naftowej w polskich portach morskich według miejsca wyładunku
 Chart 19 (26). Loading (outwards) of crude oil from Polish seaports by place of unloading

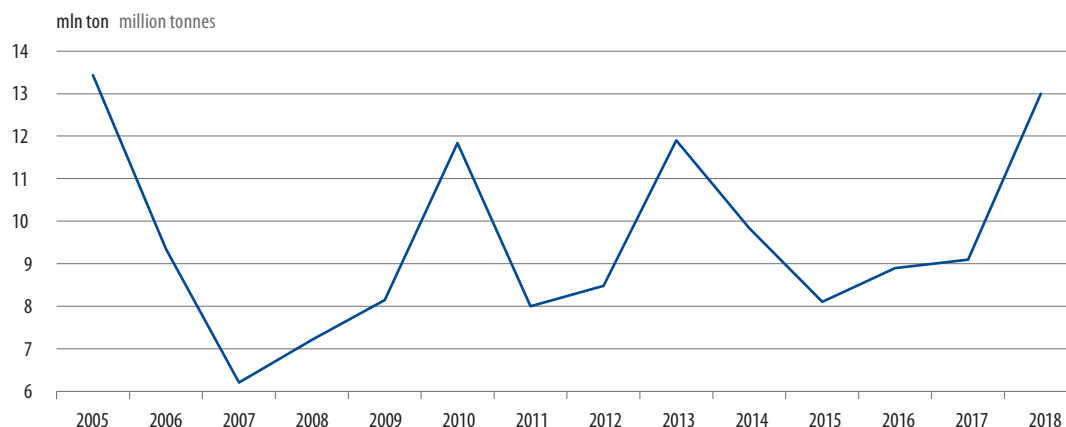


W obrotach ładunków masowych suchych największy udział stanowił węgiel i koks (43,2% w 2018 r., wobec 48,8% w 2010 r.). W 2018 r. obroty tej grupy ładunkowej wyniosły 13 025,1 tys. ton i były większe o 42,7% niż w 2017 r. i o 10,1% w porównaniu z 2010 r.

Coal and coke prevailed over the dry bulk throughput (43.2% in 2018, against 48.8% in 2010). In 2018 the throughput of this group amounted to 13,025.1 thousand tonnes and was larger by 42.7% than in 2017 and larger by 10.1% as compared to 2010.

Wykres 20 (27). Obroty węgla i koksu w portach morskich

Chart 20 (27). Coal and coke traffic in seaports



W 2018 r. blisko jedna trzecia (30,1%) ładunków z grupy węgla i koks wyeksportowanych z polskich portów drogą morską wywieziona została do portów indyjskich. Istotnymi kierunkami wywozu były również: Włochy (16,2%, przy czym całość w relacji z portem Taranto), Algieria (10,4%), Norwegia oraz Hiszpania (po 9,1%). Najwięcej węgla i koksu przywieziono w 2018 r. z portów w Rosji (28,4% węgla i koksu importowanego drogą morską, w tym z portów Morza Bałtyckiego – 27,8%), Stanów Zjednoczonych (18,6%), Kolumbii (14,7%) i Australii (13,7%).

W 2018 r. do portów przyplłynęło 21 757 statków transportowych, tj. więcej o 11,6% niż rok wcześniej i o 10,4% niż w 2010 r. Łączna pojemność netto statków zawijających do portów w 2018 r. wyniosła 111 035,2 tys. i była wyższa o 18,9% niż w roku poprzednim oraz o 58,9% w porównaniu z 2010 r. Przeciętna pojemność netto jednego statku w 2018 r. wyniosła 5 103,4 (wobec 4 791,5 – w 2017 r. i 3 544,2 – w 2010 r.).

W 2018 r. z ogólnej liczby statków transportowych zawijających do polskich portów najwięcej przyplłynęło do portów w: Świnoujściu (28,2%), Gdyni (21,4%), Gdańsku (20,4%) oraz Szczecinie (14,0%). W odniesieniu do ogólnej pojemności netto statków transportowych zawijających w 2018 r. do polskich portów udziały te wyniosły: w przypadku portu w Świnoujściu – 31,0%, Gdyni – 30,7%, Gdańsku – 32,2%, Szczecinie – 4,8%. Zarówno w odniesieniu do liczby, jak i pojemności netto statków, udziały głównych portów w 2018 r. kształtowały się na poziomie podobnym jak w 2017 r. i 2010 r.

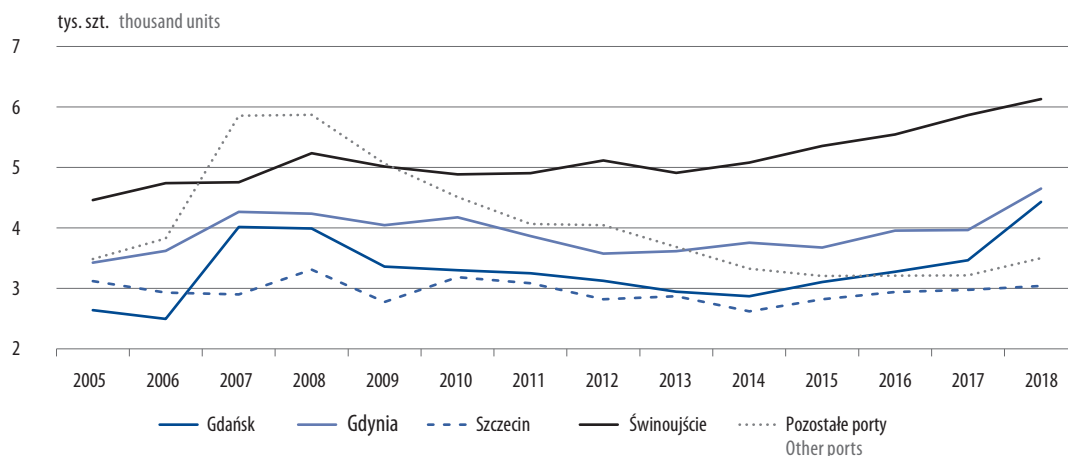
In 2018, almost one-third (30.1%) of coal and coke dispatched from Polish ports by sea was exported to India. Other substantial exports directions were: Italy (16.2%, in which the total transport was to/from the port of Taranto), Algeria (10.4%), Norway and Spain (9.1% each). In 2018, the largest volumes of coal and coke were shipped from Russia (28.4% of coal and coke seaborne import, including the Baltic – 27.8%), the United States (18.6%), Colombia (14.7%) and Australia (13.7%).

In 2018, the seaports were visited by 21,757 cargo-carrying ships i.e. by 11.6% more than the previous year and by 10.4% more than in 2010. The total net tonnage of ships that called the ports amounted to 111,035.2 thousand in 2018, and was larger by 18.9% than the previous year and by 58.9% as compared to 2010. Average net tonnage per ship in 2018 amounted to 5,103.4 (against 4,791.5 – in 2017 and 3,544.2 – 2010).

In 2018, the largest numbers of cargo-carrying ships entering Polish ports called at: Świnoujście (28.2%), Gdynia (21.4%), Gdańsk (20.4%) and Szczecin (14.0%). Regarding the total net tonnage of cargo-carrying vessels arriving in Polish seaport in 2018, those percentages were as follows: Świnoujście – 31.0%, Gdynia – 30.7%, Gdańsk – 32.2%, Szczecin – 4.8%. Regarding both the number and net tonnage, the contributions by the major ports in 2018 were similar to those for 2017 and 2010.

Wykres 21 (28). Statki transportowe wchodzące do portów morskich

Chart 21 (28). Cargo-carrying ships entering seaports

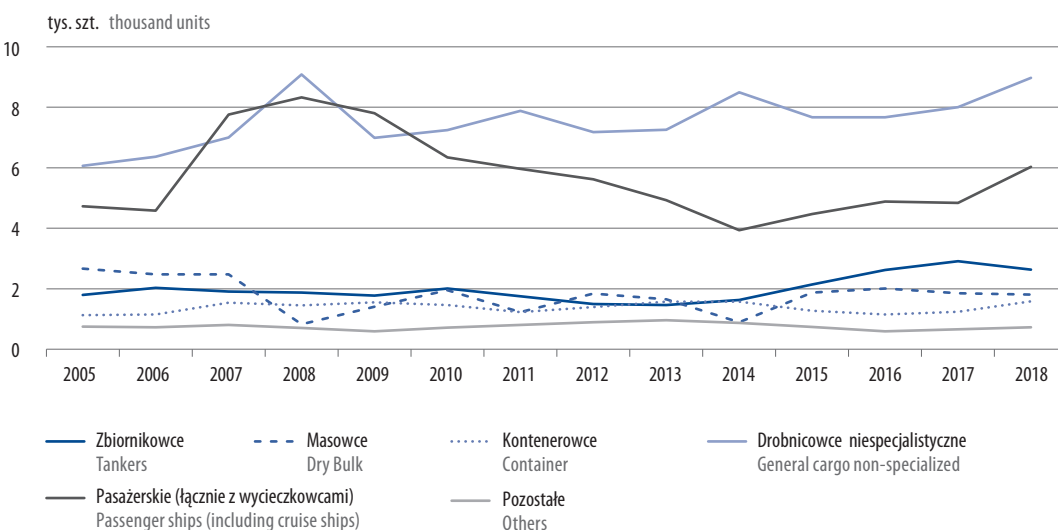


W latach 2010–2018 wśród statków transportowych zawijających do portów morskich większość stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne. W 2018 r. liczba zawijających drobnicowców niespecjalistycznych wyniosła 8 978 (wobec 8 001 w 2017 r. i 7 244 w 2010 r.). Udział drobnicowców niespecjalistycznych w ogólnej liczbie statków zawijających do portów morskich kształtował się następująco: w 2018 r. – 41,3%, w 2017 r. – 41,1%, a w 2010 r. – 36,8%. Pojemność netto drobnicowców niespecjalistycznych w 2018 r. wyniosła 56 878,2 tys., wobec 52 464,2 tys. – w 2017 r. i 38 688,1 tys. – w 2010 r.

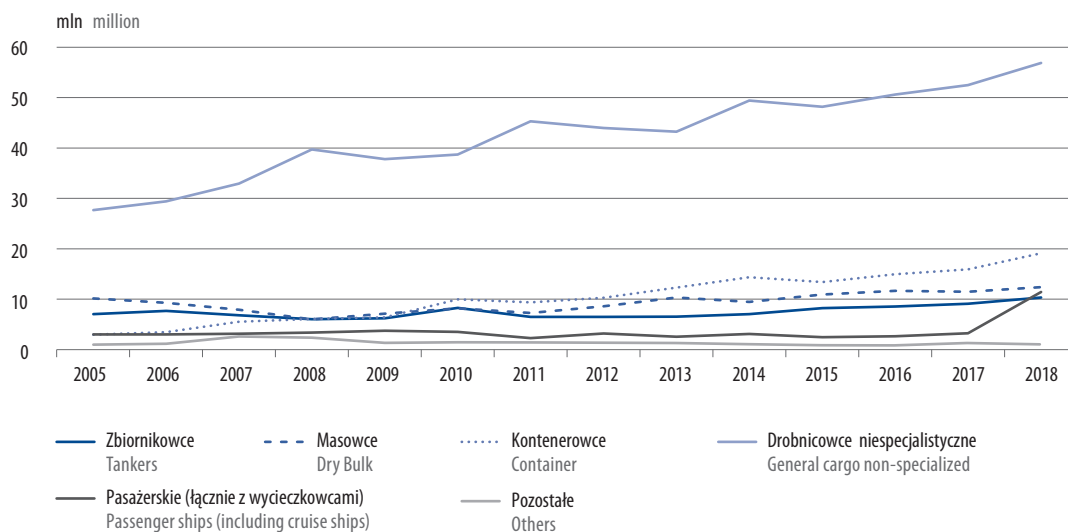
During the years 2010–2018, non-specialised general cargo ships represented the majority of cargo-carrying ships that called at the ports. In 2018, the number of the general-cargo ships moving inbound amounted to 8,978 (against 8,001 in 2017 and 7,244 in 2010). The share of general cargo ships in the total number of ships entering the seaports was the following: 41.3% – in 2018, 41.1% – in 2017, 36.8% – in 2010. In 2018, net tonnage of the general cargo ships amounted to 56,878.2 thousand as compared to 52,464.2 thousand – in 2017 and 38,688.1 thousand – in 2010.

Wykres 22 (29). Statki transportowe wchodzące do portów morskich według typów

Chart 22 (29). Cargo-carrying ships entering seaports by type



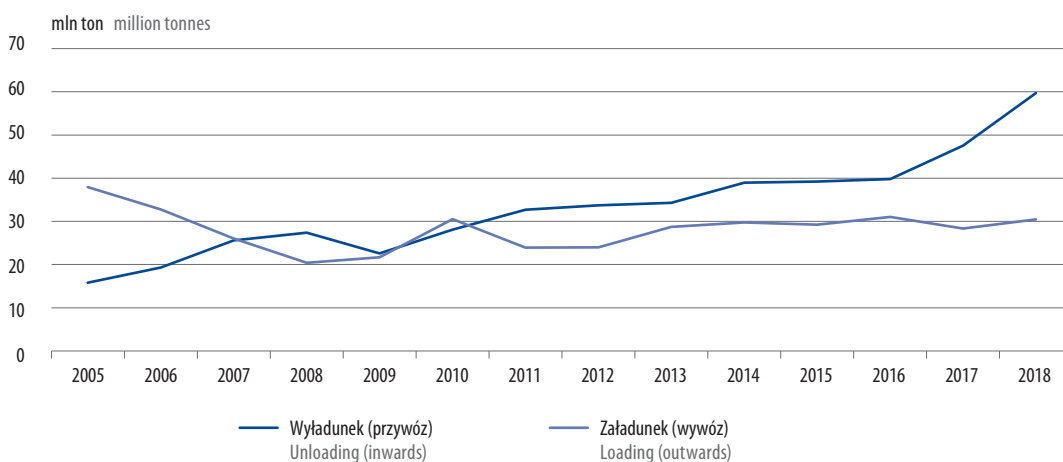
Wykres 23 (30). Pojemność netto statków transportowych wchodzących do portów morskich według typów
 Chart 23 (30). Net tonnage of cargo-carrying ships entering seaports, by type



W 2018 r. międzynarodowy obrót morski portów osiągnął poziom 90 088,4 tys. ton, tj. wyższy o 18,7% niż przed rokiem i o 53,7% w porównaniu z 2010 r. Od 2011 r. statkami do Polski przywozi się więcej ładunków niż wywozi. W 2018 r. przywóz ładunków międzynarodowego obrotu morskiego wyniósł 59 668,2 tys. ton, natomiast wywóz – 30 420,2 tys. ton, co oznacza przewagę importu nad eksportem o 96,1% (wobec 67,9% w 2017 r.; w 2010 r. eksport był wyższy niż import o 8,5%).

In 2018, international maritime traffic was at the level of 90,088.4 thousand tonnes i.e. by 18.7% more than the previous year and by 53.7% more than in 2010. From 2011 onwards, the weight of imports exceeded the weight of exports. In 2018, the weight of imports as part of international maritime traffic amounted to 59,668.2 thousand tonnes whereas the exports was 30,420.0 thousand tonnes, which meant that the imports exceeded the exports by 96.1% (against 67.9% – in 2017; in 2010 the exports was larger than the imports by 8.5%).

Wykres 24 (31). Międzynarodowe obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych
 Chart 24 (31). International cargo traffic in Polish ports by relations



W międzynarodowych obrotach ładunkowych polskich portów dominują obroty z krajami europejskimi i w 2018 r. ich udział wyniósł 68,5%. Obroty z Azją stanowiły 11,0% międzynarodowych obrotów ładunkowych polskich portów, z Afryką – 7,8%, Ameryką – 11,0% (Ameryką Środkową i Południową – 6,7%, a Ameryką Północną – 4,3%), Australią i Oceanią – 1,6%. Głównymi krajami polskiej wymiany handlowej prowadzonej drogą morską w 2018 r. były: Rosja (17,0%), Szwecja – 12,1% (Ystad – 4,0%, Trelleborg – 3,2%, Karlskrona – 2,1%), Niemcy – 8,6% (Bremerhaven – 4,9%, Hamburg – 1,7%), Holandia – 6,5% (Rotterdam – 5,4%), Norwegia (4,6%) i Wielka Brytania (4,0%). Udział wymienionych krajów w międzynarodowym obrocie morskim kształtował się na zbliżonym poziomie jak przed rokiem.

Zgodnie z Ustawą o portach i przystaniach morskich (Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. z późn. zm.) wyróżnia się cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj.: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

In 2018, cargo traffic in relation with European countries prevailed within international maritime throughput and accounted for 68.5%. Cargo transport on the routes to/from Asia represented 11.0% of international maritime throughput by Polish ports, Africa – 7.8%, Americas – 11.0% (Central and South America – 6.7%, North America – 4.3%), Australia and Oceania – 1.6%). Main participants of seaborne trade with Poland in 2018 included: Russia (17.0%), Sweden – 12.1% (Ystad – 4.0%, Trelleborg – 3.2%, Karlskrona – 2.1%), Germany – 8.6% (Bremerhaven – 4.9%, Hamburg – 1.7%), the Netherlands – 6.5% (Rotterdam – 5.4%), Norway (4.6%) and the United Kingdom (4.0%). The contribution by the above-mentioned countries in international maritime throughput was at the level close to that of the previous year.

According to the Act on Ports and Harbours dated 20th December 1996 with further amendments, there are four ports of key importance to the national economy, i.e. Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście.

Tablica 1 (10). Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej^a na tle polskich portów morskich ogółem

Table 1 (10). Seaports of fundamental importance for the national economy^a against the background total of Polish seaports

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018
	w % in %			
Obroty ładunkowe Cargo traffic	96,5	96,5	97,0	97,6
w tym międzynarodowe in which international	96,5	96,5	97,0	97,6
Ruch pasażerów Passenger traffic	72,4	80,9	82,5	81,5
w tym międzynarodowy in which international	94,5	95,1	95,5	95,4
Statki transportowe wchodzące do portów: Cargo carrying ships entering to seaports:				
liczba statków number of ships	78,9	82,3	83,5	83,9
pojemność netto net tonnage	98,0	98,3	98,5	98,8

a Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

a Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

Tablica 2 (11). Dane techniczne głównych portów morskich

Table 2 (11). Technical details on main seaports

Wyszczególnienie Specification	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście
	w metrach in metres			
Maksymalna długość statków zawijających Maximum overall length of entering ships	425	340	215	270
Maksymalna szerokość całkowita statków zawijających Maximum overall breadth of entering ships	.	.	31	42
Maksymalne zanurzenie statków zawijających Maximum overall draught of entering ships	15,0	13,0	9,2	13,5

Tablica 2 (11). Dane techniczne głównych portów morskich (dok.)

Table 2 (11). Technical details on main seaports (cont.)

Wyszczególnienie Specification	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście
	w metrach		in metres	
Tor podejściowy do portu: Port fairways				
szerokość w dnie width at the bottom	350	150	.	240
głębokość minimalna minimum depth	17,0	14,1	12,5	14,5

Źródło: dane zarządów morskich portów.
Source: data of seaport authorities.

Port morski w Gdańsku jest jednym z czterech polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 425 m i maksymalnym zanurzeniu 15 m. Port posiada dwa zróżnicowane w sposób naturalny obszary: port wewnętrzny zlokalizowany wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego oraz port zewnętrzny mający bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej. Port wewnętrzny posiada terminal kontenerowy, bazę i terminal dla promów pasażerskich oraz statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych i owoców cytrusowych, bazę do obsługi siarki oraz innych ładunków masowych, bazę przeładunku fosforytów oraz nabrzeża o uniwersalnym charakterze umożliwiające przeładunek drobnicy konwencjonalnej i ładunków masowych (np.: zbóż, nawozów sztucznych, rud, węgla). Port zewnętrzny działa z wykorzystaniem nabrzeży, pomostów przeładunkowych oraz pirsów znajdujących się bezpośrednio na akwenach Zatoki Gdańskiej. Zlokalizowane są tutaj specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych, węgla i gazu płynnego oraz nowoczesny głębokowodny terminal kontenerowy. Port Gdańsk stanowi ogniwo Trans-europejskiego Korytarza Transportowego nr I łączącego kraje skandynawskie z południowo-wschodnią Europą.

Port morski w Gdańsku ma największy udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich, który w 2018 r. wyniósł 46,2%. Obroty ładunkowe w tym porcie kształtowały się na poziomie 42 437,6 tys. ton, tj. wyższym o 25,0% niż rok wcześniej i o 60,6% w porównaniu z 2010 r. Dominowały obroty ładunków drobnicowych, których udział w obrotach w tym porcie wyniósł 37,4% (w tym ładunków w kontenerach dużych – 34,5%) oraz ładunków masowych ciekłych – 36,8% (w tym ropy naftowej – 29,9% obrotów ogółem w tym porcie). Obroty ładunków masowych suchych stanowiły 25,8% (w tym węgla i koksu – 16,7%).

The port of Gdańsk is one of four Polish seaports of key importance to the national economy. The port is capable to accommodate ships of maximum length of 425 m and maximum draught of 15 m. The port consists of two naturally separable areas: the inner port extending along Martwa Wisła (Dead Vistula) and a canal, and the exterior port including a container terminal, a facility and terminal for passenger ferries and ro-ro ships, a handling facility for passenger cars and citrus fruits, areas for handling Sulphur and other bulk, a handling facility for phosphates, as well as versatile quays for handling general and bulk cargo (i.e. grain, artificial fertilizers, ore, coal). In the territory of the exterior port there are quays, cargo-handling jetties and piers situated directly on the waters of the Gulf of Gdańsk. It comprises special handling facilities for the transshipment of energy raw materials such as: liquid fuels, coal and liquefied gas, and a modern deep-water container terminal. The port of Gdańsk is a link of the Trans-European Transport Corridor No. 1 connecting Scandinavia with the South Eastern Europe.

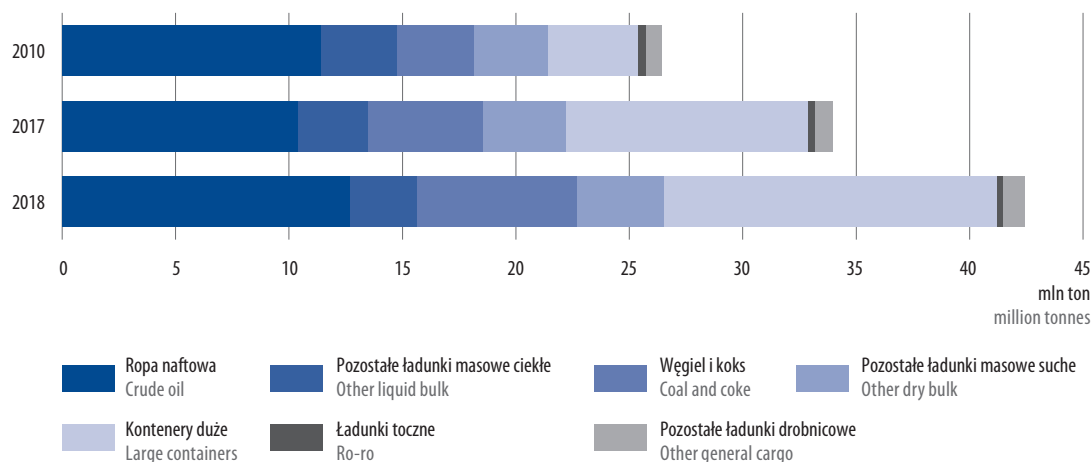
The seaport in Gdańsk enjoyed the greatest share in the total throughput by Polish seaports, which amounted to 46.2%, in 2018. The throughput by this port amounted to 42,437.6 thousand tonnes, i.e. by 25.0% larger than the previous year and by 60.6% larger as compared to 2010. General cargo and liquid bulk traffic were reported to prevail. The share of general cargo in traffic via this port accounted for 37.4% (including large containers – 34.5%), liquid bulk – 36.8% (including crude oil – 29.9% of the total throughput by this port). Dry bulk represented 25.8% (including coal and coke – 16.7%).

Tablica 3 (12). Podstawowe dane o porcie morskim w Gdańsku
 Table 3 (12). Principal information on the port of Gdańsk

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	26 421,2	31 684,9	33 940,3	42 437,6	107,5	125,0
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	26 074,1	31 427,7	33 548,3	42 164,8	107,5	125,7
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	9 253,2	18 789,8	21 879,8	29 437,8	120,6	134,5
załadunek (wywóz) loading (outwards)	16 820,9	12 637,9	11 668,5	12 727,0	89,4	109,1
krajowy obrót morski national cargo traffic	347,2	257,2	392,0	272,8	108,7	69,6
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	14 778,4	14 992,2	13 505,2	15 621,3	103,0	115,7
w tym ropa naftowa of which crude oil	11 421,2	10 872,7	10 403,8	12 707,0	109,7	122,1
masowe suche dry bulk	6 664,0	8 546,4	8 712,2	10 936,6	95,4	125,5
w tym węgiel i koks of which coal and coke	3 355,4	4 183,1	5 047,4	7 090,4	101,8	140,5
ładunki drobnicowe general cargo	4 978,8	8 146,2	11 722,9	15 879,7	125,7	135,5
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	3 927,8	7 508,2	10 673,9	14 638,1	124,9	137,1
toczne ro-ro	360,6	163,7	286,8	294,0	138,9	102,5
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	508 779	1 040 949	1 472 750	1 735 481	289,5	117,8
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	156 907	107 976	105 703	118 100	102,0	111,7
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	2 641	3 106	3 465	4 432	105,8	127,9
pojemność netto w tys. net tonnage in thousand	14 220,9	20 904,1	25 139,3	35 766,1	107,4	142,3

Wykres 25 (32). Obroty ładunkowe w porcie w Gdańsku według grup ładunkowych

Chart 25 (32). Cargo traffic in the port of Gdańsk by cargo groups

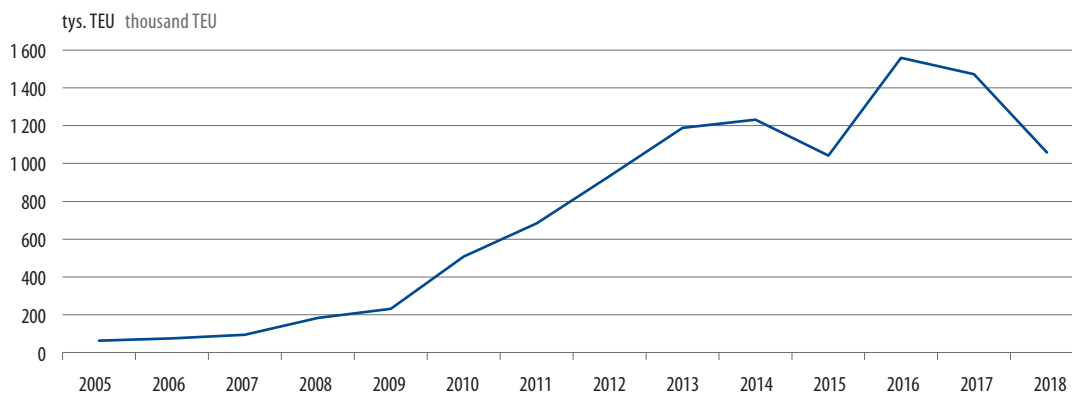


Rozwój terminali kontenerowych w gdańskim porcie wpłynął na dynamiczny wzrost obrotów kontenerowych. W 2018 r. wyniosły one 1 735,5 tys. TEU i były większe o 17,8% niż w 2017 r. i ponad 3-krotnie w porównaniu z 2010 r.

The development of container terminal in the port of Gdańsk has had an impact on the dynamic growth of container traffic. In 2018, this amounted to 1,735.5 thousand TEUs and was by 17.8% larger than in 2017 and was more than three times larger as compared to 2010.

Wykres 26 (33). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdańsku

Chart 26 (33). International large container traffic in the port of Gdańsk



W latach 2010–2011 w obrocie międzynarodowym więcej ładunków wywożono drogą morską z portu Gdańsk niż do niego przywożono (w 2010 r. wywóz stanowił 64,5%, a w 2011 r. – 50,5%). Od 2012 r. proporcje między ładunkami importowanymi a eksportowanymi przez port w Gdańsku uległy zmianie; w 2018 r. wyładunek stanowił 69,8%.

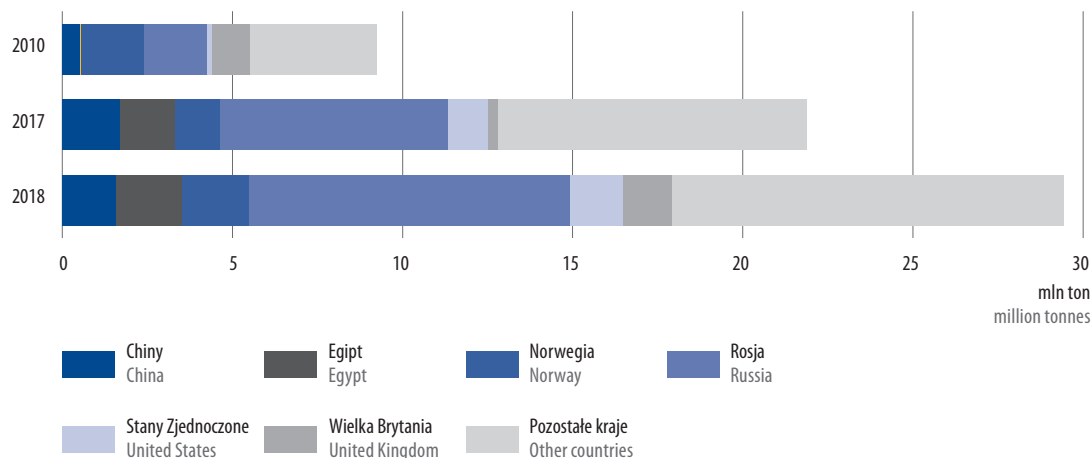
During the years 2010–2011, the flows of cargo shipped from Gdańsk exceeded the imports (in 2010 the outward movements of cargo accounted for 64.5%, in 2011 – 50.5%). From 2012 onwards, the import-to-export relation in Gdańsk changed; in 2018 the goods unloaded accounted for 69.8%.

W 2018 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Gdańsku najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (32,0%). Udział ładunków z Norwegii wyniósł 6,8%, Egiptu – 6,5%, Chin – 5,4%, Stanów Zjednoczonych – 5,3%, Wielkiej Brytanii – 4,9%. Z Rosji i Egiptu przywożono głównie ropę naftową (odpowiednio 66,2% i 100,0% importu z tych krajów), z Norwegii – produkty górnictwa lub kopalnictwa (62,6%), z Chin – towary mieszane w kontenerach dużych (100,0%), ze Stanów Zjednoczonych – węgiel kamienny i brunatny (62,4%).

In 2018, most of international maritime traffic cargo arrived at Gdańsk from Russia (32.0%). The shares of goods shipped from Norway was 6.8%, Egypt – 6.5%, China – 5.4%, the United States – 5.3%, the United Kingdom – 4.9%. Crude oil was imported mostly from Russia and Egypt (66.2% and 100.0% of imports of those countries, respectively), mining and quarrying products were received mainly from Norway (62.6%), mixed goods in large containers from China (100.0%), hard coal and lignite from the United States (62.4%).

Wykres 27 (34). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów załadunku

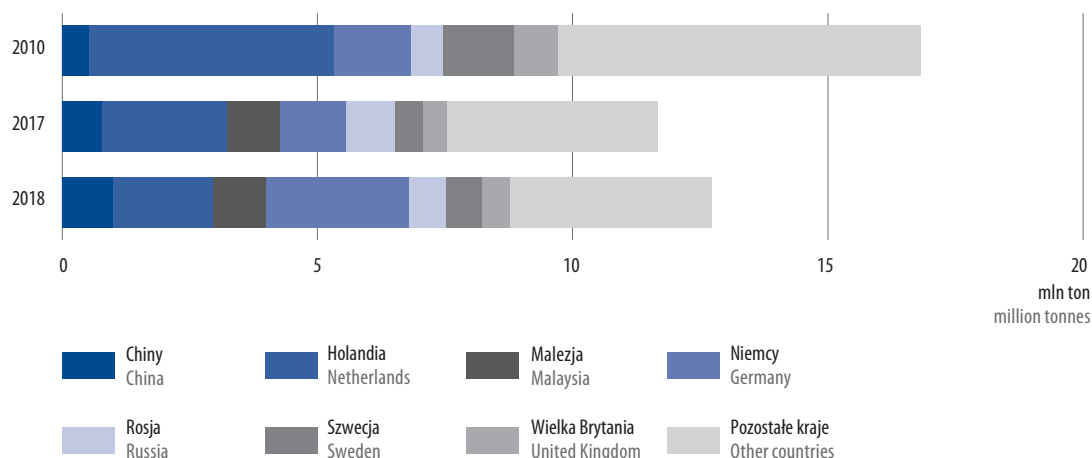
Chart 27 (34). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdańsk by country of loading



W 2018 r. w ramach międzynarodowego obrotu morskiego z portu w Gdańsku ładunki wywożono najczęściej do Niemiec (22,0%), Holandii (15,4%), Malezji (8,1%), Chin (7,8%), Rosji (5,7%) i Szwecji (5,5%). Do Niemiec eksportowano głównie towary w kontenerach (90,1% wywozu z portu w Gdańsku do tego kraju), Holandii – ładunki masowe ciekłe (79,8%), Chin i Malezji – towary w kontenerach (po 100,0%), Niemiec i Rosji – towary w kontenerach (odpowiednio 90,1% i 92,8%), Szwecji – ładunki masowe ciekłe (39,0%, z tego 21,3% stanowiły ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej), Wielkiej Brytanii – ładunki masowe ciekłe (44,6%, z tego 25,4% stanowiły ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej).

In 2018, most of international maritime traffic cargo was shipped from Gdańsk to Germany (22.0%), the Netherlands (15.4%), Malaysia (8.1%), China (7.8%), Russia (5.7%) and Sweden (5.5%). Germany was a destination for goods in containers (90.1% of the seaborne exports from Gdańsk to that country), the Netherlands – liquid bulk (79.8%), China and Malaysia – goods in containers (100.0% each), Germany and Russia – goods in containers (90.1% and 92.8%, respectively), Sweden – liquid bulk (39.0% of which liquid crude oil products represented 21.3%), the United Kingdom – liquid bulk (44.6% of which liquid crude oil products represented 25.4%).

Wykres 28 (35). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdańsku według krajów wyładunku
 Chart 28 (35). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdańsk by countries of unloading



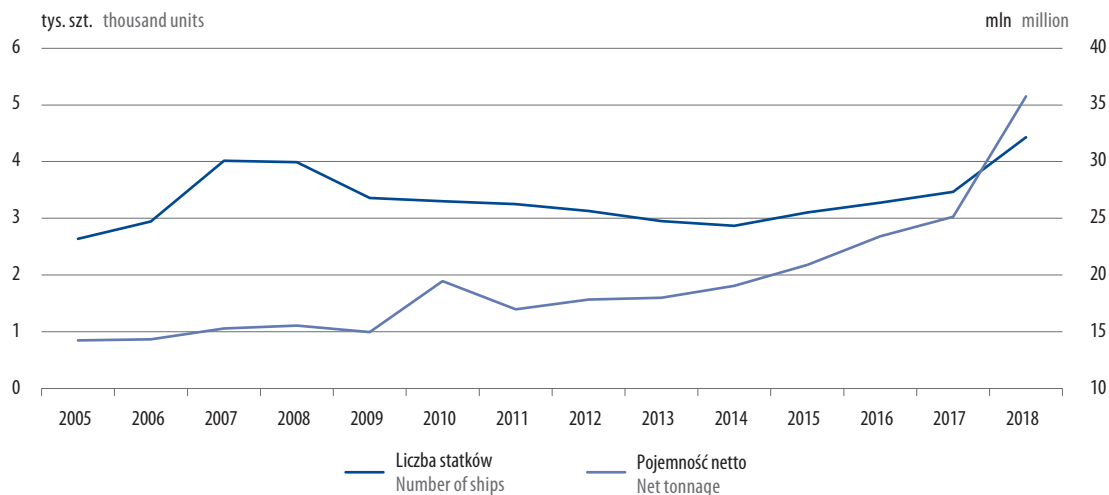
Analizując międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Gdańsku w latach 2010–2018 zauważyć można, że największe natężenie osiągnął on w 2010 r., kiedy to liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w tym porcie wyniosła 198,3 tys. osób. W 2018 r. odnotowano 118,1 tys. pasażerów zagranicznych i było to więcej o 11,7% niż w roku poprzednim, ale mniej o 24,7% w porównaniu z 2010 r. Międzynarodowy ruch pasażerów z/do portu Gdańsk odbywał się wyłącznie w relacji ze Szwecją (Nynäshamn).

W 2018 r. do portu w Gdańsku zawinęły 4 432 statki o łącznej pojemności netto 35 766,1 tys., tj. więcej o 967 statków (o 27,9%) i o 42,3% większej pojemności netto niż w 2017 r. oraz więcej o 1 133 statki (o 34,3%) i o 83,8% większej pojemności netto w porównaniu z 2010 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdańsku w 2018 r. wyniosła 8 070,0 i była większa o 11,2% niż rok wcześniej oraz o 36,8% niż w 2010 r.

Analyzing international passenger movements in the port of Gdańsk in the years 2010–2018, it seems noticeable that the highest intensity of that traffic was reported in 2010 when the number of passengers ending or starting their journey in that port amounted to 198.3 thousand persons. In 2018, the port reported 118.1 thousand passengers from abroad, i.e. 11.7% more than the preceding year but 24.7% less as compared to 2010. International seaborne passenger traffic via the port of Gdańsk occurred only on the routes to/from Nynäshamn, Sweden.

In 2018, 4,432 vessels with net tonnage 35,766.1 thousand called at the port of Gdańsk, i.e. more by 967 (27.9%) ships with net tonnage larger by 42.3% than in 2017, and more by 1,133 (34.3%) ships with net tonnage larger by 83.8% in comparison to 2010. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdańsk in 2018 amounted to 8,070.0 was by 11.2% larger than the previous year and by 36.8% larger than in 2010.

Wykres 29 (36). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdańsku
 Chart 29 (36). Cargo-carrying ships entering the port of Gdańsk



Do portu morskiego w Gdyni mogą zawijać statki o maksymalnej długości 340 m i zanurzeniu do 13,0 m. Port posiada korzystne warunki nawigacyjne, ponieważ reda osłonięta jest przez Półwysep Helski, a wejście do portu ma szerokość 150 m i minimalną głębokość 14,1 m. Port specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach (posiada dwa nowoczesne terminale kontenerowe) i w obsłudze jednostek tocznych (terminal dla jednostek ro-ro). Zlokalizowane są w nim również nowoczesne terminale do obsługi ładunków masowych. Gdyński port jest istotnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

W 2018 r. obroty zrealizowane w porcie w Gdyni stanowiły 22,8% obrotów ogółem polskich portów morskich i wyniosły 20 974,3 tys. ton, osiągając najwyższy poziom notowany od 2000 r. (wyższy o 14,1% niż w 2017 r. i o 69,9% niż w 2010 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie większość stanowiły ładunki drobnicowe – 55,5% (w tym ładunki w kontenerach – 33,3%, a w jednostkach tocznych – 11,9%); udział ładunków masowych suchych wyniósł 33,9% (w tym węgiel i koks – 12,2%), a ładunków masowych ciekłych – 10,6%.

The port of Gdynia is capable to accommodate ships with maximum length of 340 m and maximum draught of 13.0 m. The port has very favourable navigation conditions resulting from the roadstead protected by the Hel Peninsula, a 150 m wide and 14.1 m deep port entrance. The port specializes in handling general cargo, mainly unitized cargo transported in containers (there are two modern container terminals) and ro-ro cargo (a terminal designed for ro-ro units). In addition there are modern bulk terminals. The port of Gdynia is an important link of the Trans-European Transport Corridor No. 6.

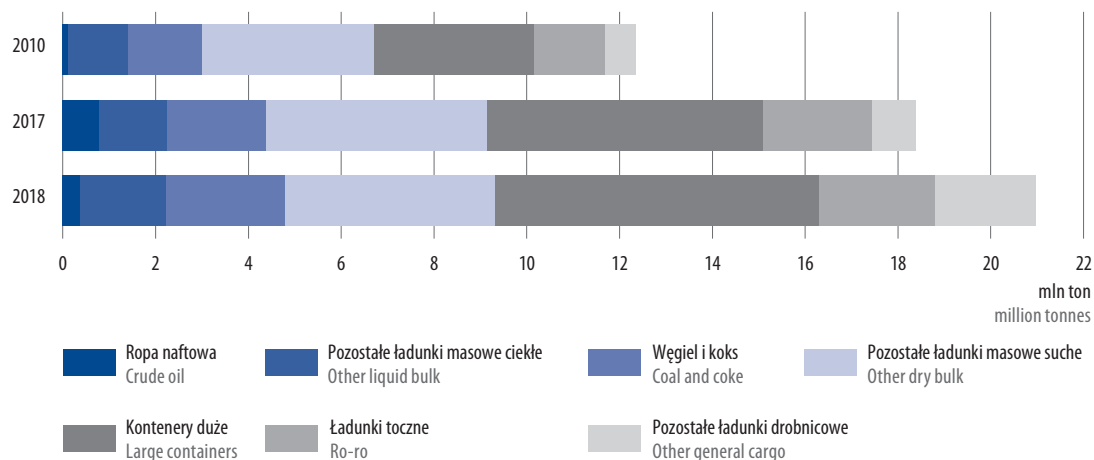
In 2018, cargo throughput by the port of Gdynia represented 22.8% of the total cargo traffic in Polish seaports and amounted to 20,974.3 thousand tonnes, reaching the highest level since 2000 (higher by 14.1% than in 2017 and 69.9% than in 2010). The cargo throughput by Gdynia was dominated by general cargo – 55.5% (including cargo in containers – 33.3% and ro-ro units – 11.9%). The share of dry bulk was 33.9% (including coal and coke – 12.2%), and dry bulk accounted for 10.6%.

Tablica 4 (13). Podstawowe dane o porcie morskim w Gdyni
 Table 4 (13). Principal information on the port of Gdynia

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	12 346,1	15 390,9	18 377,9	20 974,3	103,5	114,1
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	12 249,9	15 284,3	18 219,3	20 854,9	104,7	114,5
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	7 451,7	7 704,1	10 304,2	12 079,4	117,5	117,2
załadunek (wywóz) loading (outwards)	4 798,1	7 580,3	7 915,1	8 775,5	91,7	110,9
krajowy obrót morski national cargo traffic	96,2	106,6	158,6	119,4	45,0	75,3
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	1 399,9	836,4	2 237,1	2 228,1	114,1	99,6
w tym ropa naftowa of which crude oil	116,5	49,2	777,1	370,9	155,4	47,7
masowe suche dry bulk	5 322,2	6 338,5	6 916,5	7 098,4	97,7	102,6
w tym węgiel i koks of which coal and coke	1 607,0	1 382,2	2 133,1	2 555,7	148,2	119,8
ładunki drobnicowe general cargo	5 624,0	8 216,0	9 224,3	11 647,7	105,9	126,3
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	3 435,9	5 552,3	5 950,5	6 983,6	102,7	117,4
toczne ro-ro	1 539,3	2 043,0	2 326,3	2 505,0	102,6	107,7
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	475 844	674 520	688 560	831 479	105,0	120,8
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	432 195	604 250	666 557	696 399	108,8	104,5
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	4 175	3 678	3 966	4 650	100,3	117,2
pojemność netto w tys. net tonnage in thousand	22 420,7	26 852,5	29 319,1	34 115,0	104,9	116,4

Wykres 30 (37). Obroty ładunkowe w porcie w Gdyni według grup ładunkowych

Chart 30 (37). Cargo traffic in the port of Gdynia by cargo groups

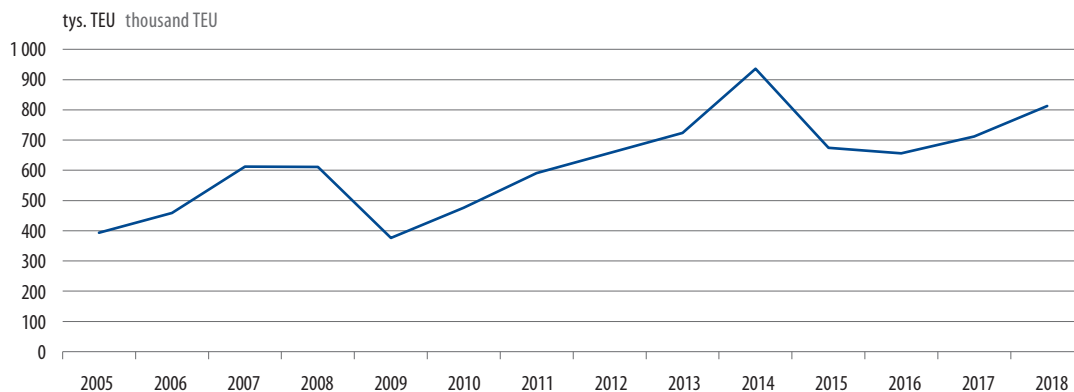


Międzynarodowe obroty kontenerowe portu w Gdyni w 2018 r. wyniosły 831,5 tys. TEU i były większe o 20,8% niż w 2017 r. i o 74,7% w porównaniu z 2010 r.

In 2018, international transport of containers handled by the port of Gdynia amounted to 831.5 thousand TEUs, which was by 20.8% more than in 2017 and by 74.7% more as compared to 2010.

Wykres 31 (38). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Gdyni

Chart 31 (38). International large container traffic in the port of Gdynia

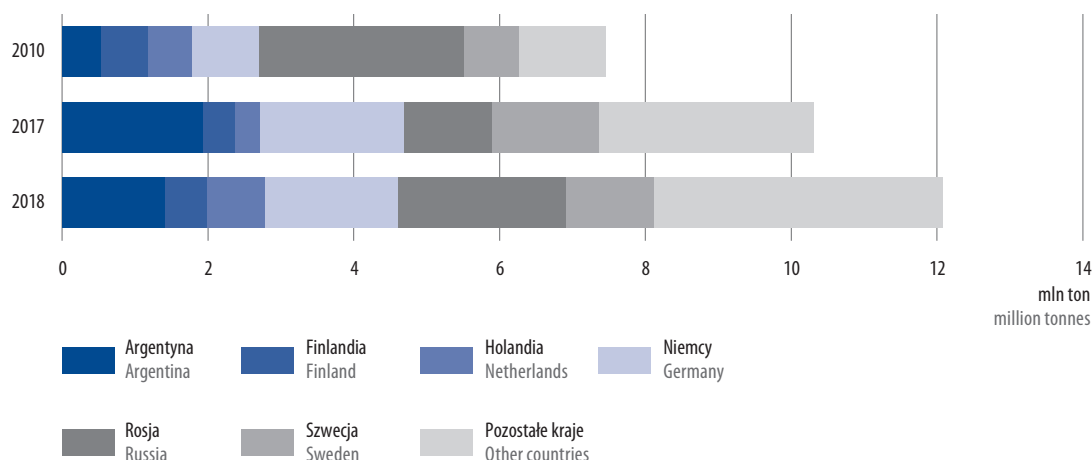


W 2018 r. w obrotach międzynarodowych portu morskiego w Gdyni przywóz ładunków ukształtował się na poziomie zbliżonym jak w roku poprzednim i stanowił 57,9% (wobec 60,8% w 2010 r.). Najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (19,1%), Niemiec (15,1%), Argentyny (11,7%), Szwecji (10,0%) i Holandii (6,6%). Z Rosji przywożono głównie produkty z ropy naftowej (33,6% importu z tego kraju przez port w Gdyni), z Niemiec – różne towary w kontenerach (99,2%), z Argentyny – zboża (82,6%), ze Szwecji – różnorodne towary w jednostkach tocznych (88,4%), z Holandii – towary mieszane w kontenerach (64,5%).

In 2018, inwards cargo movements as part of international traffic in Gdynia, were similar to those reported in the previous year and accounted for 57.9% (against 60.8% in 2010). A majority of inwards freight was carried from: Russia (19.1%), Germany (15.1%), Argentina (11.7%), Sweden (10.0%) and the Netherlands (6.6%). Crude oil was imported mostly from Russia (33.6% of cargo shipped from that country to Gdynia), various commodities in containers – from Germany (99.2%), grain – from Argentina (82.6%), various commodities in ro-ro units – from Sweden (88.4%), and mixed goods in containers (64.5%).

Wykres 32 (39). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów załadunku

Chart 32 (39). Cargo unloaded (inwards) in the port of Gdynia by country of loading

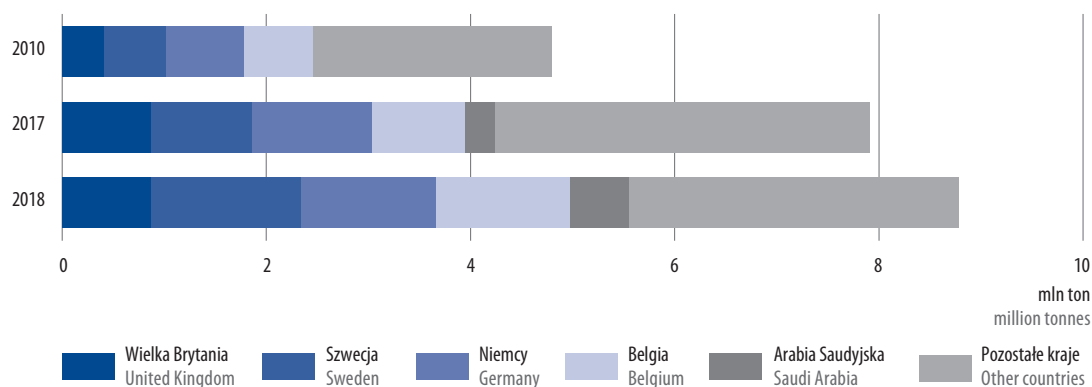


W 2018 r. z portu w Gdyni najwięcej ładunków wywieziono drogą morską do: Szwecji (16,8%), Belgii i Niemiec (po 15,0%) oraz Wielkiej Brytanii (9,8%). Do Szwecji wywożono przede wszystkim różne towary w jednostkach tocznych (51,8% eksportu do tego kraju przez port w Gdyni), do Niemiec i Belgii – towary mieszane w kontenerach (odpowiednio 84,3% i 96,1%)

In 2018, most seaborne freight was shipped from Gdynia to: Sweden (16.8%), Belgium and Germany (15.0% each) as well as the UK (9.8%). Sweden was a main destination for various commodities in ro-ro units (51.8% of exports from Gdynia to that country), and Germany and Belgium – mixed goods in containers (84.3% and 96.1%, respectively).

Wykres 33 (40). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Gdyni według krajów wyładunku

Chart 33 (40). Cargo loaded (outwards) in the port of Gdynia by countries of unloading



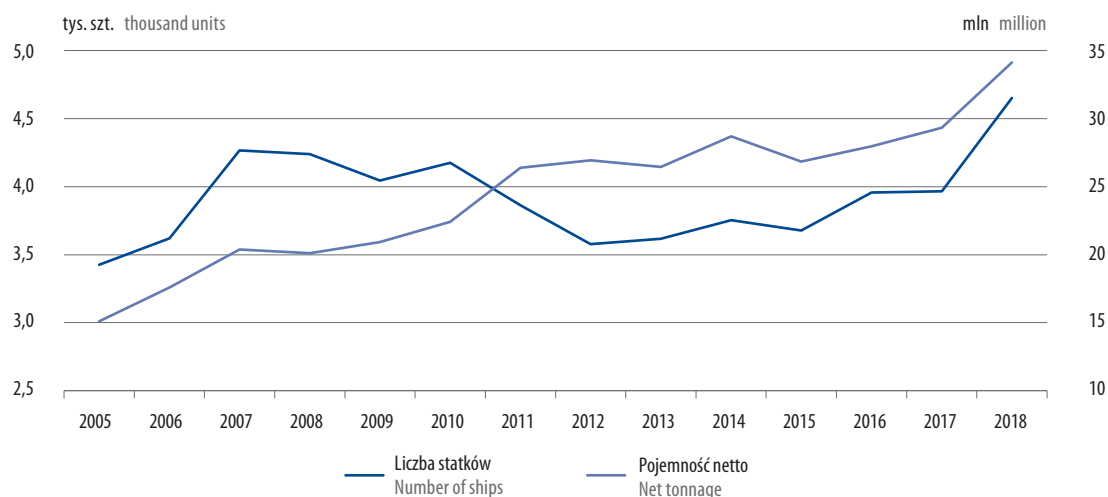
W 2018 r. międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdynia wyniósł 696,4 tys. osób i było to więcej o 4,5% niż w 2017 r. oraz o 61,1% w porównaniu z 2010 r. Odbывał się on głównie w relacji ze Szwecją (Karlskrona); udział podróżujących na tej trasie w 2018 r. wyniósł 99,5% (wobec 99,2% w 2017 r. i 91,8% w 2010 r.).

In 2018, international passenger traffic in the port of Gdynia amounted to 696.4 thousand persons, i.e. by 4.5% more than in 2017 and by 61.1% more as compared to 2010. The traffic involved mainly voyages to/from Karlskrona (Sweden); the share of passengers on that route was 99.5% in 2018 (against 99.2% in 2017 and 91.8% in 2010).

W 2018 r. do portu w Gdyni zawinęło 4 650 statków o łącznej pojemności netto 34 115,0 tys., tj. więcej o 684 statków (o 17,2%) i o 16,4% większej pojemności netto niż w 2017 r. oraz więcej o 475 statków (o 11,4%) i o 52,2% większej pojemności netto w porównaniu z 2010 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Gdyni w 2018 r. wyniosła 7 336,6 (o 0,8% mniej niż w 2017 r., ale o 36,6% więcej w porównaniu z 2010 r.). W 2018 r., podobnie jak przed rokiem, ponad połowę liczby statków zawijających do portu w Gdyni oraz prawie dwie trzecie ich ogólnej pojemności netto stanowiły drobnicowce niespecjalistyczne.

In 2018, 4,650 vessels with net tonnage 34,115.0 thousand called at the port of Gdynia i.e. by 684 (17.2%) ships more and with net tonnage by 16.4% larger than in 2017; and more by 475 (11.4%) ships with net tonnage larger by 52.2% in comparison to 2010. Average net tonnage of cargo-carrying ships that entered Gdynia in 2018 amounted to 7,336.6 (by 0.8% less than in 2017 but by 36.6% more as compared to 2010). Similarly to the previous year, non-specialised general cargo ships represented over a half of the number and approximately two-thirds of net tonnage of fleet entering the port of Gdynia in 2018.

Wykres 34 (41). Statki transportowe wchodzące do portu w Gdyni
Chart 34 (41). Cargo-carrying ships entering the port of Gdynia



Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno ładunki drobnicowe (kontenery, ładunki ponadgabarytowe), jak i masowe (węgiel, koks, zboże itp.). Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 215 m i o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m.

W 2018 r. obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie stanowiły 10,2% obrotów w polskich portach morskich (w 2017 r. – 11,2%, w 2010 r. – 13,4%) i wyniosły 9 362,3 tys. ton (więcej o 7,1% niż w 2017 r. i o 17,5% w porównaniu z 2010 r.). W obrotach ładunkowych w tym porcie przeważały ładunki masowe suche; ich udział w 2018 r. wyniósł 49,8% (w tym węgla i koksu – 11,5%, produktów rolniczych – 7,5%). Ładunki drobnicowe stanowiły 34,7%, a ładunki masowe ciekłe – 15,5%.

The port of Szczecin is a place with universal functionality, handling both general cargo (containers, oversized cargo) and bulk goods (coal, coke, grain etc.). The port is capable to accommodate ships of maximum length of 215 m and maximum draught of 9.15 m.

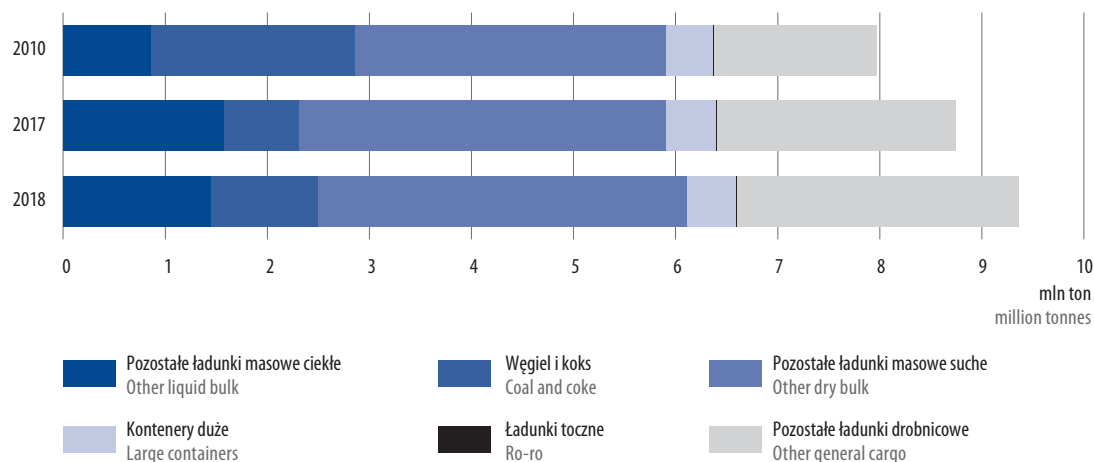
In 2018, cargo throughput by the port of Szczecin represented 10.2% of cargo traffic in Polish seaports (11.2% – in 2017, 13.4% – in 2010) and amounted to 9,362.3 thousand tonnes (by 7.1% more than in 2017 and by 17.5% more as compared to 2010). The throughput was dominated by dry bulk with the share of 49.8% in 2018 (including coal and coke – 11.5%, agricultural products – 7.5%). General cargo accounted for 34.7%, and liquid bulk – 15.5%.

Tablica 5 (14). Podstawowe dane o porcie morskim w Szczecinie

Table 5 (14). Principal information on the port of Szczecin

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	7 969,2	8 276,3	8 742,9	9 362,3	98,1	107,1
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	7 788,2	7 861,2	7 945,2	8 689,1	96,1	109,4
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	3 712,9	4 828,0	5 449,8	5 908,3	104,9	108,4
załadunek (wywóz) loading (outwards)	4 075,3	3 033,2	2 495,4	2 780,8	81,1	111,4
krajowy obrót morski national cargo traffic	181,0	415,1	797,7	673,3	124,8	84,4
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	857,4	1 257,2	1 573,5	1 448,5	121,9	92,1
w tym ropa naftowa of which crude oil	0,0	–	–	–	–	–
masowe suche dry bulk	5 049,7	4 800,4	4 341,4	4 665,5	88,3	107,5
w tym węgiel i koks of which coal and coke	2 010,4	903,9	741,0	1 048,8	84,8	141,5
ładunki drobnicowe general cargo	2 062,1	2 218,7	2 827,9	3 248,4	104,8	114,9
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	463,7	511,0	482,1	482,4	100,3	100,1
toczne ro-ro	3,1	0,9	0,8	1,0	17,3	124,7
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	52 506	74 174	84 094	76 081	101,2	90,5
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	698	1 229	1 071	927	119,5	86,6
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	3 185	2 823	2 975	3 043	101,2	102,3
pojemność netto w tys. net tonnage in thousand	5 033,8	5 445,1	5 310,7	5 373,6	92,8	101,2

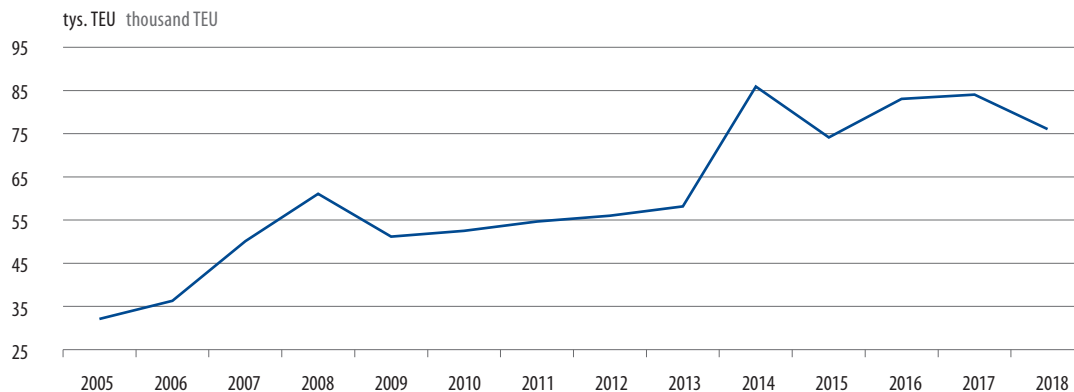
Wykres 35 (42). Obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych
Chart 35 (42). Cargo traffic in the port of Szczecin by cargo groups



W 2018 r. międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie osiągnęły poziom 76,1 tys. TEU, tj. mniejszy o 9,5% niż w roku poprzednim, a większy o 44,9% niż w 2010 r.

In 2018, international large container traffic in Szczecin reached the level of 76.1 thousand TEUs, i.e. decreased by 9.5% against the previous year but grew by 44.9% in comparison to 2010.

Wykres 36 (43). Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w porcie w Szczecinie
Chart 36 (43). International large container traffic in the port of Szczecin



Od 2007 r. w ramach obrotu międzynarodowego do portu w Szczecinie drogą morską więcej ładunków przywożono niż z niego wywożono (z wyjątkiem 2010 r., kiedy to nieznacznie przeważał wywóz). W 2018 r. przywóz (wyładunek) stanowił 68,0% (wobec 68,3% w 2017 r.).

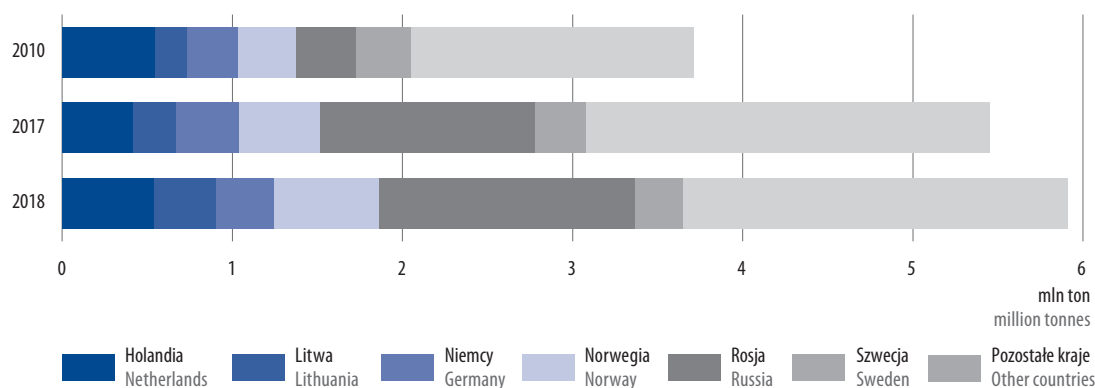
From 2007 onwards, the inwards flows prevailed over the imports, within the frames of international seaborne traffic in Szczecin (except for 2010 when there was a negligible dominance of outwards cargo movements). In 2018, the imports (unloaded goods) accounted for 68.0% (against 68.3% in 2017).

W 2018 r. do portu w Szczecinie najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (25,5% międzynarodowego obrotu morskiego w tym porcie), Norwegii (10,4%), Holandii (9,2%), Litwy (6,1%) i Niemiec (5,9%). Z Rosji przywożono głównie żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (39,5% importu z tego kraju przez port w Szczecinie), z Norwegii – kamień, piasek, żwir, glinę, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa (54,8%), a także rudy żelaza (14,6%), z Holandii – nawozy i związki azotowe (26,1%), węgiel kamienny i brunatny (10,4%), z Litwy – mieszane towary w kontenerach (34,2%) oraz żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (19,9%), z Niemiec – mieszane towary w kontenerach (69,5%).

In 2018, most of international seaborne cargo arrived at Szczecin from Russia (25.5% of international maritime traffic in the port), Norway (10.4%), the Netherlands (9.2%), Lithuania (6.1%) and Germany (5.9%). Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel were brought mainly from Russia (39.5% of imports to Szczecin from that country), stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products (54.8%) as well as iron ore (14.6%) – from Norway, nitrogen compounds and fertilizers (26.1%) and hard coal and lignite (10.4%) – the Netherlands, mixed goods in containers (34.2%) and basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (19.9%) – Lithuania, mixed goods in containers (69.5%).

Wykres 37 (44). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów załadunku

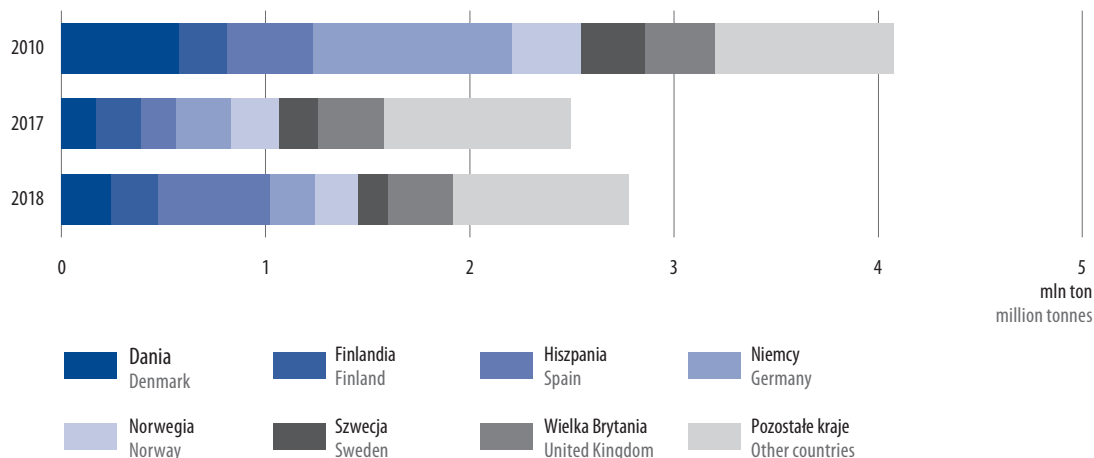
Chart 37 (44). Cargo unloaded (inwards) in the port of Szczecin by countries of loading



W 2018 r. głównymi krajami, do których odbywał się wywóz ładunków z portu w Szczecinie były: Hiszpania (19,7% ładunków wywiezionych przez ten port w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), Wielka Brytania (11,5%), Dania (8,7%), Finlandia (8,3%), Niemcy (7,9%) i Norwegia (7,7%). Do Hiszpanii wywożono głównie węgiel kamienny i brunatny (33,8% eksportu do tego kraju z portu w Szczecinie) oraz podstawowe mineralne produkty chemiczne (27,0%), do Wielkiej Brytanii – żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (28,9%), do Danii – podstawowe mineralne produkty chemiczne (25,5%) oraz zboża (22,5%), do Finlandii – żeliwo, stal i żelazostopy poddane wstępnej obróbce (65,3%), do Niemiec – towary mieszane w kontenerach (56,0%), do Norwegii – produkty pieców koksowniczych, brykiety i brykietki (58,0%).

In 2018 the main recipients of outwards cargo flows from Szczecin were: Spain (19.7% of), the UK (11.5%), Denmark (8.7%), Finland (8.3%), Germany (7.9%) and Norway (7.7%). The main cargo sent to Spain were hard coal and lignite (33.8% of exports to that country from Szczecin) and basic mineral chemical products (27.0%), to the UK – basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (28.9%), to Denmark – basic mineral chemical products (25.5%) and grain (22.5%), Finland – basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (65.3%), mixed goods in containers (56.0%), coke oven products; briquettes and ovoids (58.0%).

Wykres 38 (45). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Szczecinie według krajów wyładunku
 Chart 38 (45). Cargo loaded (outwards) in the port of Szczecin by countries of unloading



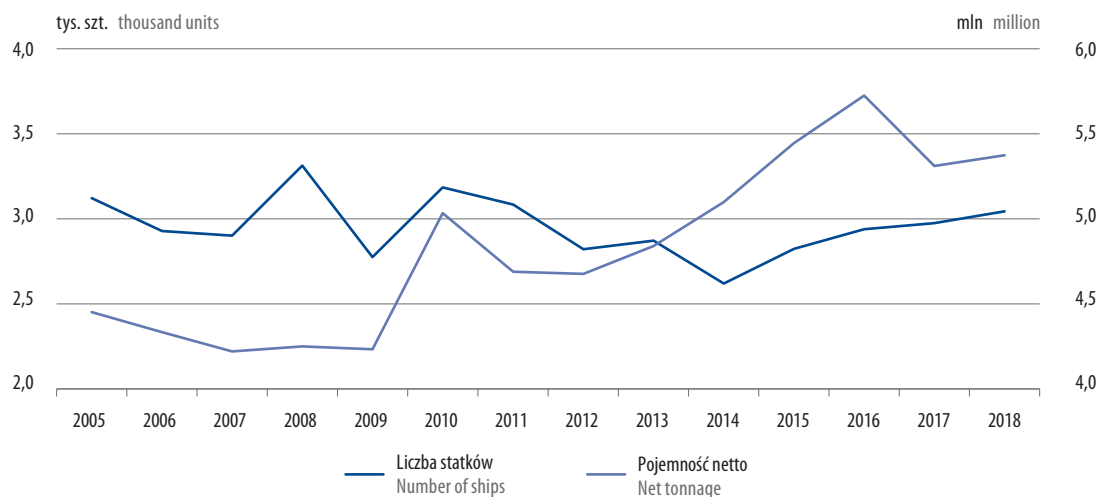
W 2018 r. w ramach międzynarodowego ruchu pasażerów w porcie w Szczecinie rozpoczęło lub zakończyło podróż 0,9 tys. osób, tj. o 13,4% mniej niż w 2017 r., a o 32,8% więcej niż w 2010 r. Ruch pasażerów odbywał się głównie w relacji z Niemcami; udział podróżujących na tej trasie wyniósł 96,5% (wobec 96,9% – w 2017 r. i 91,5% – w 2010 r.).

In 2018, 0.9 thousand international seaborne passengers started or ended their seaborne voyage in Szczecin i.e. by 13.4% less than in 2017 but by 32.8% more than in 2010. Passenger traffic occurred mainly to/from Germany; the share of the travelers on that route amounted to 96.5% (against 96.9% in 2017 and 91.5% in 2010).

W 2018 r. do portu w Szczecinie zawinęły 3 043 statki transportowe o łącznej pojemności netto 5 373,6 tys., tj. więcej o 68 statków (o 2,3%) i o 1,2% większej pojemności netto niż w 2017 r., natomiast w porównaniu z 2010 r. mniej o 142 statki (o 4,5%), ale większej o 6,8% pojemności netto. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do portu w Szczecinie w 2018 r. wyniosła 1 765,9 i była mniejsza o 1,1% niż w 2017 r., a większa o 11,7% w stosunku do 2010 r.

In 2018, 3,043 vessels with net tonnage 5,373.6 thousand called at the port of Szczecin i.e. more by 68 (2.3%) ships with net tonnage larger by 1.2% than in 2017, however less by 142 (4.5%) ships with net tonnage larger by 6.8% in comparison to 2010. Average net tonnage of ships entering the port of Szczecin in 2018 was 1,765.9 which was by 1.1% lower than in 2017 but by 11.7% larger as compared to 2010.

Wykres 39 (46). Statki transportowe wchodzące do portu w Szczecinie
 Chart 39 (46). Cargo-carrying ships entering the port of Szczecin



Port w Świnoujściu usytuowany jest bezpośrednio nad Morzem Bałtyckim. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnej długości 270 m i o maksymalnym zanurzeniu 13,5 m. W porcie tym zlokalizowany jest terminal obsługujący suche ładunki masowe, głównie węgiel, rudę oraz produkty rolnicze (terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych). Istotną funkcją portu jest obsługa ładunków drobnicowych przeładowywanych metodą konwencjonalną, a także w kontenerach i w systemie ro-ro. Port w Świnoujściu posiada terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych kursujących na trasie w relacji ze Szwecją.

Udział portu w Świnoujściu w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w 2018 r. wyniósł 18,3% (w 2017 r. – 18,8%, w 2010 r. – 18,0%). W 2018 r. obroty ładunkowe w tym porcie osiągnęły wielkość 16 806,8 tys. ton i był to najwyższy poziom notowany od 2000 r. (wyższy o 14,3% niż w 2017 r. oraz o 57,3% w porównaniu z 2010 r.).

The port of Świnoujście is situated directly by the Baltic Sea. The port is capable to accommodate ships of maximum length of 270 m and maximum draught of 13.5 m. In the port there is a terminal handling dry bulk, in particular coal, ore and agricultural (agri-food) products. An important function of the port involves handling general cargo with the use of the conventional method, containers or the ro-ro system. The port has a ferry terminal equipped with five check-in desks to handle passenger-vehicle and vehicle-train ferries navigating between Świnoujście and Sweden.

The share of Świnoujście in cargo throughput by Polish sea-ports in 2018 amounted to 18.3% (18.8% – in 2017, 18.0% – in 2010). In 2018, freight traffic in that port reached 16,806.8 thousand tonnes which was the highest level since 2000 (larger by 14.3% than in 2017 and by 57.3% as compared to 2010).

Tablica 6 (15). Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu

Table 6 (15). Principal information on the port of Świnoujście

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	rok poprzedni = 100 previous year = 100
Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton Total cargo traffic in thousand tonnes	10 682,7	11 759,2	14 708,8	16 806,8	117,0	114,3
międzynarodowy obrót morski international maritime traffic	10 467,7	11 511,0	13 908,8	16 201,8	117,9	116,5
wyładunek (przywóz) unloading (inwards)	6 171,8	6 212,7	8 257,7	10 534,0	136,0	127,6
załadunek (wywóz) loading (outwards)	4 295,9	5 298,3	5 651,1	5 667,8	98,8	100,3
krajowy obrót morski national cargo traffic	215,0	248,1	799,9	605,0	102,9	75,6
Obroty ładunkowe według kategorii i grup ładunkowych w tys. ton: Cargo traffic by cargo categories and group in thousand tonnes:						
masowe ciekłe liquid bulk	1 088,0	1 687,4	3 910,2	4 432,1	145,8	113,3
w tym ropa naftowa of which crude oil	–	29,9	–	–	–	–
masowe suche dry bulk	5 252,5	3 876,1	3 958,5	5 520,6	116,4	139,5
w tym węgiel i koks of which coal and coke	4 807,3	1 585,3	1 160,1	2 242,6	75,8	193,3
ładunki drobnicowe general cargo	4 342,2	6 195,8	6 840,0	6 854,0	105,4	100,2
w tym: of which:						
kontenery duże large containers	0,5	4,8	42,7	37,7	241,0	88,4
toczne ro-ro	3 949,6	5 551,9	6 314,5	6 417,5	106,5	101,6

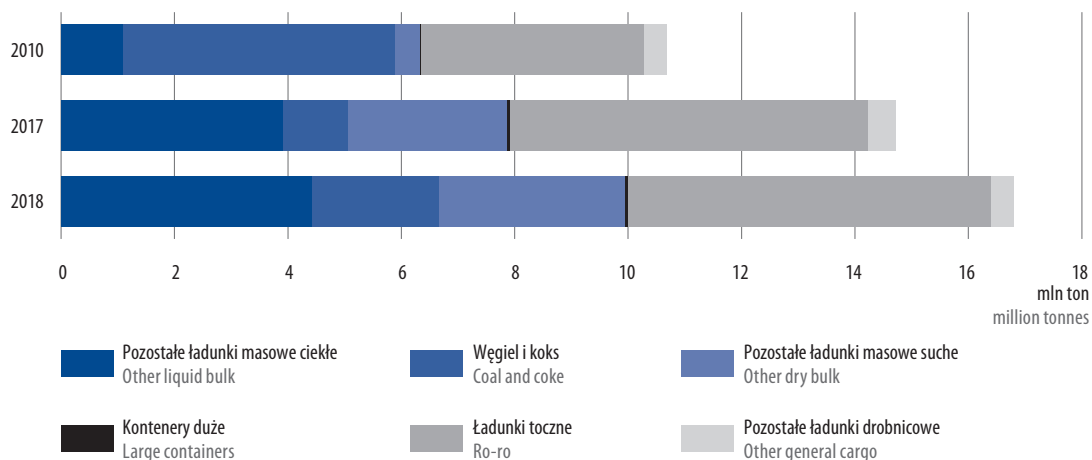
Tablica 6 (15). Podstawowe dane o porcie morskim w Świnoujściu (dok.)
Table 6 (15). Principal information on the port of Świnoujście (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Międzynarodowe obroty kontenerów dużych w TEU International maritime traffic in TEU	118	613	8 910	6 422	188,6	72,1
Międzynarodowy ruch pasażerów International passenger traffic	865 963	1 046 407	1 160 156	1 148 364	103,9	99,0
Statki wchodzące do portu: Ships entering a port:						
liczba statków number of ships	4 887	5 354	5 866	6 131	105,7	104,5
pojemność netto w tys. net tonnage in thousand	21 583,9	29 265,9	32 239,6	34 414,0	105,2	106,7

W 2018 r. w obrotach ładunkowych w tym porcie ładunki drobnicowe stanowiły 40,8% (w tym ładunki toczne – 38,2%), ładunki masowe suche – 32,8% (w tym rudy i złom – 16,2%, węgiel i koks – 13,3%), a ładunki masowe ciekłe – 26,4%.

In 2018, general cargo represented 40.8% of the total cargo throughput (including ro-ro cargo – 38.2%), dry bulk – 32.8% (including ore and scrap – 16.2%, coal and coke – 13.3%), liquid bulk – 26.4%.

Wykres 40 (47). Obroty ładunkowe w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych
Chart 40 (47). Cargo traffic in the port of Świnoujście by cargo groups



W 2018 r. międzynarodowy obrót morski w obrotach w porcie w Świnoujściu stanowił 96,4%. Udział ładunków przywiezionych był prawie dwukrotnie wyższy niż wywiezionych i wyniósł 65,0% (wobec 59,4% – w roku poprzednim i 59,0% – w 2010 r.).

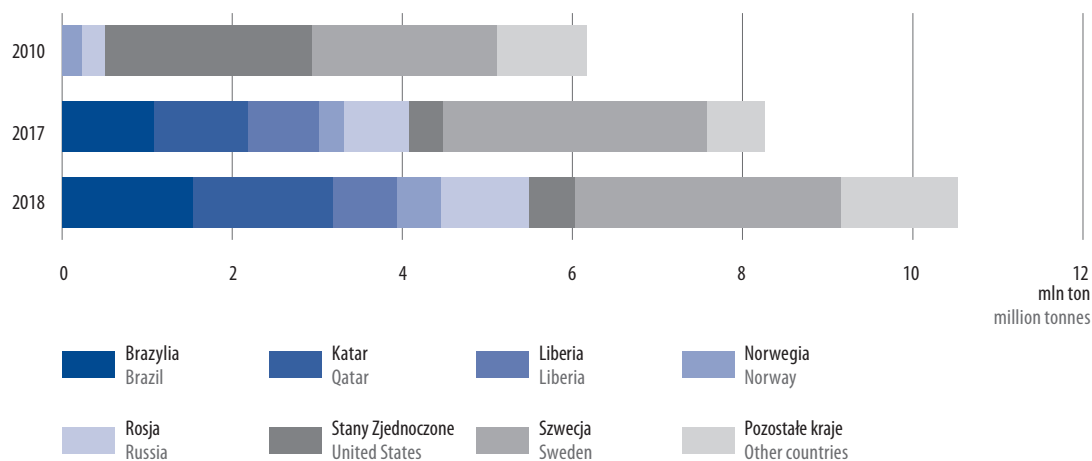
In 2018, international seaborne cargo transport represented 96.4% of the throughput by Świnoujście. The share of inwards freight was almost twice as large as the exports, and amounted to 65.0% (against 59.4% in the previous year and 59.0% in 2010).

W ramach międzynarodowego obrotu morskiego do portu w Świnoujściu w 2018 r. najwięcej ładunków przywieziono ze Szwecji (29,7%), następnie z Kataru (15,7%), Brazylii (14,6%), Rosji (9,9%), Liberii (7,1%), Stanów Zjednoczonych (5,1%) i Norwegii (4,9%). Ze Szwecji przywożono głównie różne towary mieszane transportowane na statkach w wagonach kolejowych, samochodach ciężarowych lub przyczepach ciężarowych (72,0% importu z tego kraju przez port w Świnoujściu), z Kataru – gaz ciekły (odpowiednio 100%), Brazylii – rudy żelaza (91,8%), Rosji – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (50,1%) oraz węgiel kamienny i brunatny (49,8%), Liberii – rudy żelaza (100%), ze Stanów Zjednoczonych – węgiel kamienny i brunatny (81,3%), z Norwegii – gaz ziemny (49,1%).

In 2018, most of international seaborne imports to Świnoujście were brought from: Sweden (29.7%) followed by Qatar (15.7%), Brazil (14.6%), Russia (9.9%), Liberia (7.1%), the US (5.1%) and Norway (4.9%). Various mixed goods in wagons, trucks or road goods trailers carried by ships were transported mainly from Sweden (72.0% of imports to Świnoujście from that country), liquefied gas – from Qatar (100%), iron ore – from Brazil (91.8%), liquid oil products (50.1%), hard coal and lignite (49.8%) – from Russia, iron ore – from Liberia (100%), hard coal and lignite (81.3%) – from the United States, natural gas – from Norway (49.1%).

Wykres 41 (48). Wyładunek (przywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów załadunku

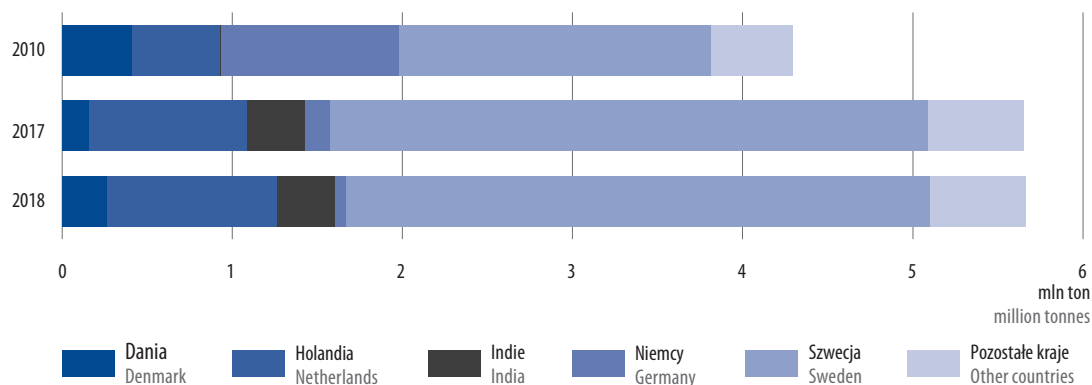
Chart 41 (48). Cargo unloaded (inwards) in the port of Świnoujście by countries of loading



W 2018 r. głównym kierunkiem wywozu ładunków z portu w Świnoujściu była Szwecja (60,7% ładunków wywiezionych z tego portu w ramach międzynarodowego obrotu morskiego), następnie Holandia (17,7%), Indie (6,0%), Dania (4,6%). Do Szwecji wywożono przede wszystkim różne towary mieszane transportowane na statkach w wagonach kolejowych, samochodach ciężarowych lub przyczepach ciężarowych (72,2% eksportu z portu w Świnoujściu do tego kraju), do Holandii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (95,6%), do Indii – węgiel kamienny i brunatny (100,0%), do Danii – ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej (79,1%).

In 2018, the main export directions from the port of Świnoujście were: Sweden (60.7% of international seaborne outwards movements), followed by the Netherlands (17.7%), India (6.0%), Denmark (4.6%). Sweden was the main recipient of various mixed goods in wagons, trucks and road goods trailers carried by ships (72.2% of the Świnoujście seaborne exports to that country), the Netherlands – crude oil products (95.6%), India – hard coal and lignite (100.0%), Denmark – crude oil products (79.1%).

Wykres 42 (49). Załadunek (wywóz) ładunków w porcie w Świnoujściu według krajów wyładunku
Chart 42 (49). Cargo loaded (ouwards) in the port of Świnoujście by countries of unloading



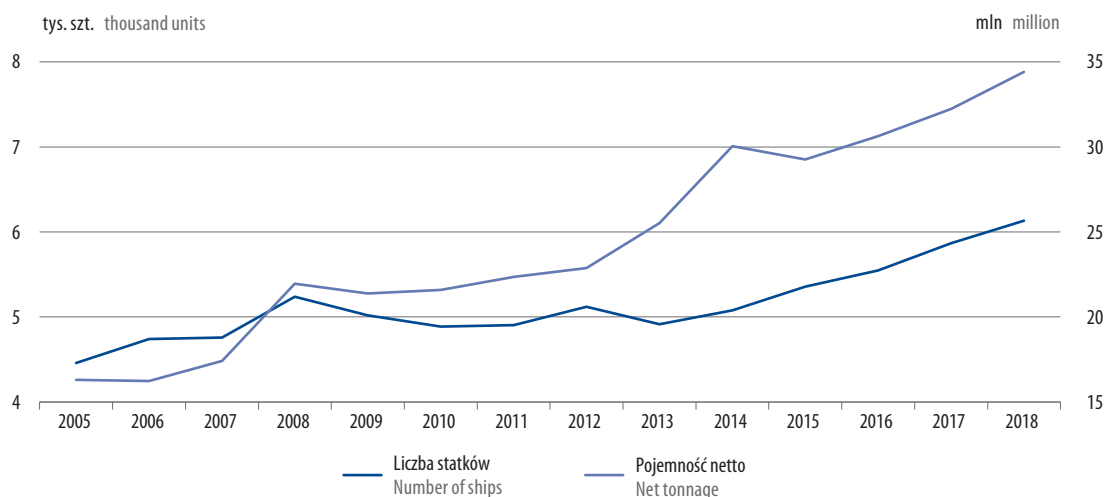
W 2018 r. ponad połowa (55,8%) pasażerów międzynarodowego ruchu w portach morskich odprawiona została w Świnoujściu. W porcie tym rozpoczęło lub zakończyło podróż 1 148,4 tys. osób, tj. mniej o 1,0% niż w 2017 r., natomiast więcej o 32,6% w porównaniu z 2010 r. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie w Świnoujściu odbywał się głównie w relacji ze Szwecją (w 2018 r. udział podróżujących na tej trasie wyniósł 92,8%, w 2017 r. – 93,2%, a w 2010 r. – 83,0%) oraz Niemcami (odpowiednio: 6,4%, 6,6% i 8,8%).

W 2018 r. do portu w Świnoujściu zawinęło 6 131 statków transportowych o łącznej pojemności netto 34 414,0 tys., tj. o 265 statków (o 4,5%) więcej i o 4,7% większej pojemności netto niż w 2017 r. oraz o 1 244 statki (o 25,5%) więcej i o 59,4% większej pojemności netto niż w 2010 r. Średnia pojemność netto statków transportowych wchodzących do tego portu w 2018 r. wyniosła 5 613,1 i była większa o 2,1% niż w 2017 r. i o 27,1% w porównaniu z 2010 r.

In 2018, almost a half (55.8%) of international seaborne passengers were served in Świnoujście. This port was a port of destination or arrival for 1,148.4 thousand persons i.e. by 1.0% less than in 2017 but by 32.6% more as compared to 2010. International seaborne passenger traffic occurred mainly on the routes to/from Sweden (the share of passengers on that destination accounted for 92.8% in 2018, 93.2% – in 2017, 83.0% – in 2010) and Germany (6.4%, 6.6% and 8.8%, respectively).

In 2018, 6,131 cargo carrying ships with net tonnage 34,414.0 thousand entered the port of Świnoujście i.e. by 265 (4.5%) more vessels with net tonnage larger by 4.7% than in 2017, and by 1,244 (25.5%) ships more with net tonnage by 59.4% larger than in 2010. Average net tonnage of cargo-carrying ships entering that port in 2018 amounted to 5,613.1 and was by 2.1% larger than in 2017 and by 27.1% larger as compared to 2010.

Wykres 43 (50). Statki transportowe wchodzące do portu w Świnoujściu
Chart 43 (50). Cargo-carrying ships entering the port of Świnoujście



Rozdział V

Chapter V

Żegluga morska i przybrzeżna

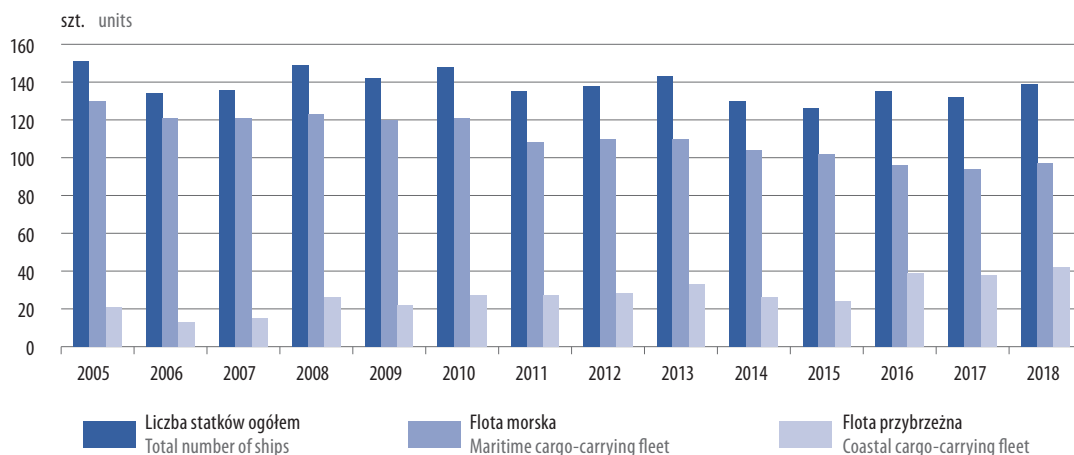
Maritime and coastal shipping

Na koniec 2018 r. morską i przybrzeżną flotę transportową stanowiło łącznie 139 statków będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. W porównaniu z 2017 r. odnotowano wzrost liczby statków o 5,3%, a w stosunku do 2010 r. spadek – o 6,1%.

At the end of 2018, a total of 139 ships owned or coowned by Polish shipowners and operators constituted the maritime and coastal transport fleet. In comparison with 2017, the number of vessels increased by 5.3%, but declined by 6.1% in comparison to 2010.

Wykres 1 (51). Statki morskiej i przybrzeżnej floty transportowej Stan w dniu 31 grudnia

Chart 1 (51). Maritime and coastal transport cargo-carrying fleet
As of 31st December



Morska flota transportowa na koniec 2018 r. liczyła 97 statków, tj. więcej o 3,2% niż w 2017 r. oraz o 19,8% – w porównaniu z 2010 r.

Maritime cargo-carrying fleet consisted of 97 vessels at the end of 2018, i.e. by 3.2% more than in 2017 and by 19.8% more – in comparison with 2010.

Wśród przyczyn wpływających na zmniejszenie liczebności floty wymienić można przerejestrowywanie i przenoszenie siedziby polskich przedsiębiorstw żeglugowych za granicę, złomowanie wyeksploatowanych jednostek oraz sprzedaż statków armatorom zagranicznym.

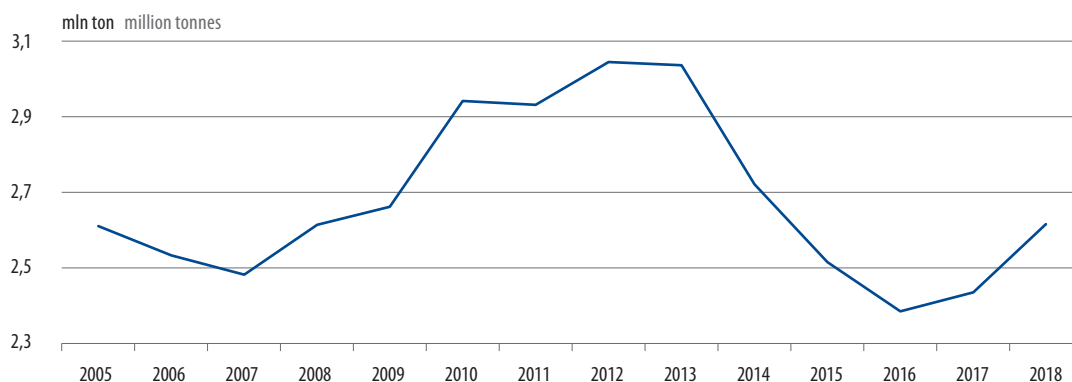
Among the reasons that cause that the fleet is reduced in number, there are flagging-out the ships, relocating headquarters of Polish shipping companies abroad, scrapping end-of-life vessels, or selling the ships to foreign shipowners.

**Tablica 1 (16). Morska flota transportowa
Stan w dniu 31 grudnia**Table 1 (16). Maritime cargo-carrying fleet
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes c – pojemność brutto (GT) w tys. gross tonnage (GT) in thousand		2010	2015	2017	2018	2017	2018
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	121	102	94	97	97,9	103,2
	b	2 942	2 515	2 422	2 602	101,5	107,4
	c	2 110	1 778	1 741	1 853	102,5	106,4
Bandera obca Foreign flag	a	106	77	73	78	98,6	106,8
	b	2 914	2 474	2 388	2 578	101,6	108,0
	c	2 068	1 747	1 715	1 835	102,6	107,0
Bandera polska Polish flag	a	15	25	21	19	95,5	90,5
	b	27	40	34	24	97,5	69,5
	c	43	31	26	18	98,4	69,9

Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty w 2018 r. wyniosła 2 602 tys. ton i była większa o 7,4% w porównaniu z 2017 r., natomiast mniejsza o 11,5% w stosunku do 2010 r.

Total deadweight (DWT) of the maritime cargo-carrying fleet amounted to 2,602 thousand tonnes in 2018 and was higher by 7.4% as compared to 2017, and lower by 11.5% compared to 2010.

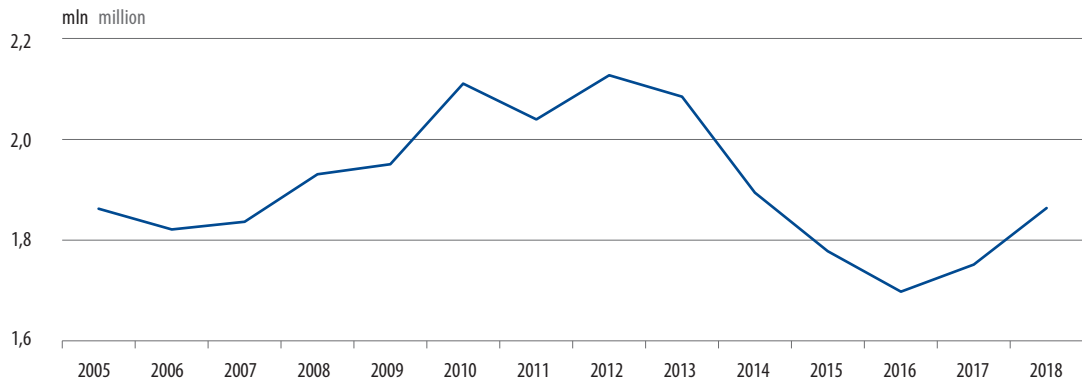
**Wykres 2 (52). Nośność (DWT) statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**Chart 2 (52). Maritime cargo-carrying fleet by deadweight (DWT)
As of 31st December

Łączna pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej w 2018 r. wyniosła 1 853 tys. i było to więcej o 6,4% niż w 2017 r., a o 12,2% mniej w porównaniu z 2010 r.

Total gross tonnage (GT) of the maritime cargo-carrying fleet amounted to 1,853 thousand in 2018, and grew by 6.4% against 2017, but dropped by 12.2% in comparison with 2010.

**Wykres 3 (53). Pojemność brutto (GT) statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 3 (53). Maritime cargo-carrying fleet by gross tonnage (GT)
As of 31st December

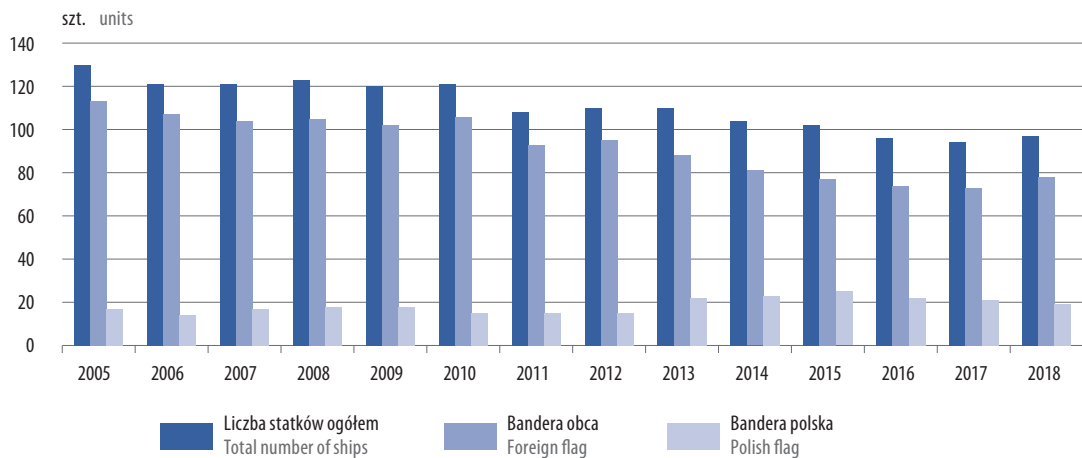


Większość statków morskiej floty transportowej pływała pod banderą zagraniczną. Statki pływające pod polską banderą w 2018 r. stanowiły 19,6% ogółu floty morskiej (w 2017 r. – 22,3%, w 2010 r. – 12,4%). Liczba statków pod polską banderą zmniejszyła się o 9,5% w skali roku, natomiast wzrosła o 26,7% w porównaniu z 2010 r. Nośność (DWT) tych statków wyniosła 24 tys. ton (0,9% nośności floty morskiej) i była mniejsza w stosunku do 2017 r. o 30,5%, a do 2010 r. – o 13,2%.

Majority of the sea transportation fleet flew flags of foreign countries. Ships that navigated under the Polish flag accounted for 19.6% of total maritime fleet in 2018 (in 2017 – 22.3%, in 2010 – 12.4%). The number of ships under the Polish flag decreased by 9.5% against the previous year, but increased by 26.7% compared to 2010. The deadweight tonnage of these vessels amounted to 24 thousand (0.9% of total capacity of the fleet) and was lower by 30.5% in relation to 2017, and by 13.2% against 2010.

**Wykres 4 (54). Morska flota transportowa według rodzaju bandery
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 4 (54). Maritime cargo-carrying fleet by flag
As of 31st December



Pod banderą obcą w 2018 r. pływało 78 statków, tj. o 6,9% więcej w porównaniu z 2017 r., natomiast o 26,4% mniej w stosunku do 2010 r. Statki morskiej floty transportowej pływały najczęściej pod następującymi banderami: Bahamy, Cypr, Liberia oraz Malta.

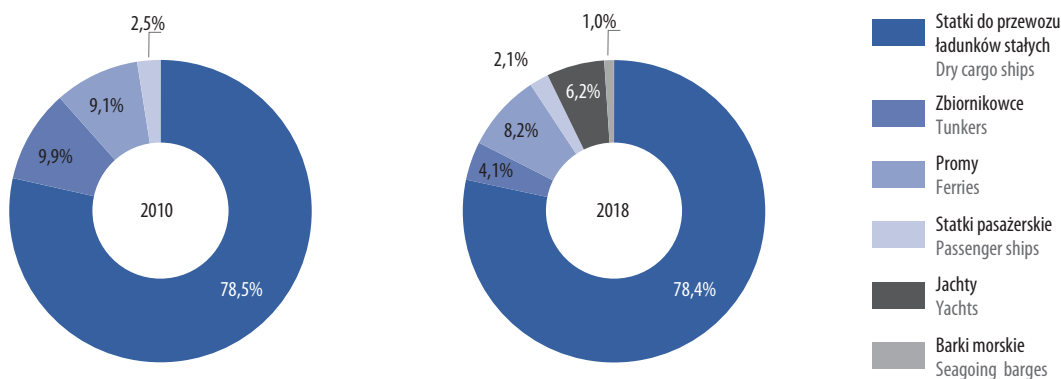
Morska flota transportowa eksploatowana przez armatorów i operatorów polskich to głównie statki do przewozu ładunków stałych (masowce i drobnicowce). W skład floty transportowej wchodzi również zbiornikowce, barki morskie, promy, statki pasażerskie oraz jachty morskie.

In 2018, 78 ships hoisted foreign flags, i.e. by 6.9% more than in 2017, but by 26.4% less in comparison to 2010. Most frequently, the maritime cargo-carrying ships navigated under the flags of: Bahamas, Cyprus, Liberia and Malta.

In general, maritime transport fleet operated by Polish ship-owners and operators, consists of dry cargo ships (i.e. bulk and general cargo). In addition, the fleet comprises tankers, barges, ferries, passenger ships as well as sea-going yachts.

Wykres 5 (55). Morska flota transportowa według rodzajów statków Stan w dniu 31 grudnia

Chart 5 (55). Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31st December



Na koniec 2018 r. odnotowano 76 statków do przewozu ładunków stałych (78,4% ogółu floty morskiej) i było to więcej o 4,1% w porównaniu z 2017 r., a o 20,0% mniej w stosunku do 2010 r. Łączna nośność (DWT) tych statków wyniosła 2 550 tys. ton i w porównaniu z 2017 r. zwiększyła się o 7,5%, natomiast w stosunku do 2010 r. zmniejszyła się o 9,4%. Pojemność brutto (GT) statków do ładunków stałych wyniosła 1 654 i stanowiła 88,7% ogółu floty morskiej. W skali roku odnotowano jej wzrost o 7,3%, natomiast spadek o 10,1% w porównaniu z 2010 r.

As of the end of 2018, there were 76 dry cargo ships (78.4% of total number of the maritime cargo-carrying fleet), by 4.1% more than in 2017, but by 20.0% less than in 2010. Total deadweight tonnage of those ships was 2.550 thousand, and increased by 7.5% in comparison with 2017, but decreased by 9.4% in comparison to 2010. Gross tonnage (GT) of the dry cargo carriers amounted to 1,654 and accounted for 88.7% of total maritime transport fleet. In terms of year by year developments, the gross tonnage grew by 7.3% against 2017, but dropped by 10.1% compared to 2010.

**Tablica 2 (17). Morska flota transportowa według rodzajów statków
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 2 (17). Maritime cargo-carrying fleet by type of ship
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes		2010	2015	2017	2018	2017	2018
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	121	102	94	97	97,9	103,2
	b	2 942	2 515	2 422	2 602	101,5	107,4
w tym: of which:							
Statki do przewozu ładunków stałych Dry cargo ships	a	95	80	73	76	97,3	104,1
	b	2 816	2 452	2 372	2 550	101,4	107,5
w tym masowce of which bulk carriers	a	69	58	53	58	82,8	109,4
	b	2 463	2 135	2 045	2 233	102,0	109,2
Zbiornikowce Tankers	a	12	5	4	4	100,0	100,0
	b	71	20	5	5	100,0	100,0
Promy Ferries	a	11	7	8	8	114,3	100,0
	b	55	39	44	46	113,0	104,2
Statki pasażerskie Passenger ships	a	3	7	2	2	66,7	100,0
	b	0	0	0	0	85,1	100,0
Jachty morskie Yachts	a	.	.	6	6	120,0	100,0
	b	.	.	0	0	112,6	100,0
Barki morskie Barges	a	.	3	1	1	50,0	100,0
	b	.	3	1	1	55,0	100,0

W 2018 r. struktura morskiej floty transportowej według wieku uległa zmianie w porównaniu z 2010 r. Siedmiokrotnie wzrósł udział statków w wieku 6–10 lat, natomiast znacznie zmniejszył się odsetek starszych statków (16–25 lat). Na koniec 2018 r. statki do 10 lat stanowiły ponad połowę morskiej floty transportowej (ponad trzy czwarte ogółu nośności DWT), podczas gdy w 2010 r. zaledwie jedną piątą (jedną trzecią nośności DWT).

In 2018, there were changes to the age breakdown of the maritime cargo-carrying fleet as compared to 2010. The share of vessels aged 6–10 increased seven times, while the contribution of older vessels (16–25 years) dropped considerably. As of the end of 2018, the number of ships at the age up to 10 years exceeded half of the sea cargo-carrying fleet (corresponding to over three-fourths of total DWT), while that share was only one-fifth (one third of the DWT) in 2010.

**Tablica 3 (18). Morska flota transportowa według wieku statków
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 3 (18). Maritime cargo-carrying fleet by age of ships
As of 31st December

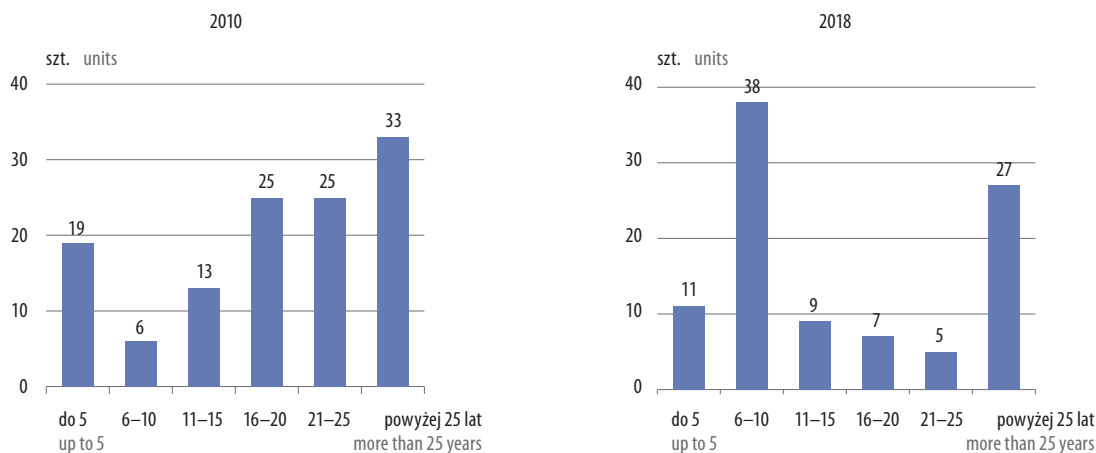
Wyszczególnienie Specification a – liczba statków number of ships b – nośność (DWT) w tys. ton deadweight (DWT) in thousand tonnes		2010	2015	2017	2018	2017	2018
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	121	102	94	97	97,9	103,2
	b	2 942	2 515	2 422	2 602	101,5	107,4
w wieku: of which aged:							
do 5 lat up to 5 years	a	19	23	10	11	47,6	110,0
	b	800	889	548	408	68,4	74,4
6–10	a	6	19	38	38	152,0	100,0
	b	213	802	1 362	1 539	132,1	113,0
11–15	a	13	7	6	9	85,7	150,0
	b	388	217	213	335	98,4	157,2
16–20	a	25	15	7	7	87,5	100,0
	b	724	397	204	212	88,2	104,0
21–25	a	25	11	7	5	87,5	71,4
	b	395	148	31	46	73,4	149,4
powyżej 25 lat more than 25 years	a	33	27	26	27	96,3	103,8
	b	421	63	64	63	100,7	97,9

Średni wiek statków floty morskiej w 2018 r. wyniósł 17,5 roku i obniżył się w stosunku do 2017 r. o 0,1 roku, a w porównaniu z 2010 r. – o 1,5 roku.

The average maritime fleet age in 2018 was 17.5 years and decreased by 0.1 year against 2017, and by 1.5 year against 2010.

**Wykres 6 (56). Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 6 (56). Maritime cargo-carrying fleet distribution by age of ships
As of 31st December



Przewozy ładunków wykonane statkami morskiej floty transportowej wyniosły 9 149 tys. ton i były większe o 10,8% w porównaniu z 2017 r. oraz o 9,4% w stosunku do 2010 r. Udział ładunków przewiezionych statkami pod polską banderą zwiększył się w skali roku o 3,2 p. proc. i o 5,6 p. proc. w porównaniu z 2010 r.

The maritime transport fleet carried 9,149 thousand tonnes of goods which was by 10.8% more than in 2017 and by 9.4% more than in 2010. The share of cargo transported by ships flying the Polish flag, increased by 3.2 pp. against the previous year and by 5.6 pp. compared to 2010.

Tablica 4 (19). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi^a
Table 4 (19). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping^a

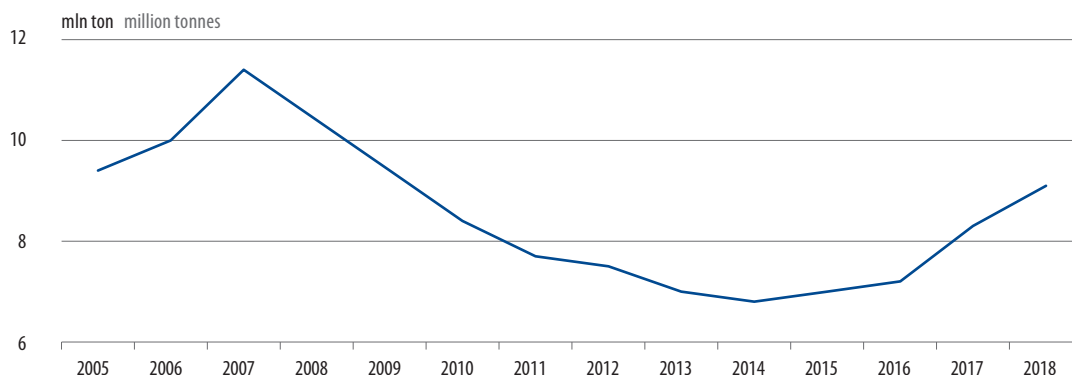
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
PRZEWOZY ŁADUNKÓW w tys. ton CARGO TRANSPORT in thousand tonnes						
OGÓŁEM TOTAL	8 362	6 963	8 254	9 149	113,9	110,8
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	389	501	581	935	89,7	160,8
Żegluga regularna Liner shipping	6 039	6 213	7 672	8 402	116,3	109,5
Żegluga nieregularna Tramp shipping	2 324	751	581	746	89,1	128,4
w tym zbiornikowce of which tankers	876	356	249	340	92,0	136,6
PRACA PRZEWOZOWA w mln tonokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in million tonne-kilometres						
Ogółem Total	19 774	12 739	9 362	7 619	113,6	81,4
w tym statki pod polską banderą of which ships under Polish flag	87	564	505	742	80,7	146,9
Żegluga regularna Liner shipping	12 029	11 044	8 858	6 991	116,5	78,9
Żegluga nieregularna Tramp shipping	7 745	1 695	505	628	79,3	124,4
w tym zbiornikowce of which tankers	969	277	105	140	109,8	132,8

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 154.
a See methodological notes, item 37 on page 154.

Praca przewozowa wykonana w 2018 r. wyniosła 7 619 mln tonokilometrów i zmniejszyła się o 18,6% w stosunku do 2017 r. i o 61,5% w porównaniu z 2010 r.

Transportation volume performed during the carriage of goods, amounted to 7,619 million tonne-kilometers in 2018 and decreased by 18.6% in relation to 2017 and dropped by 61.5% in comparison with 2010.

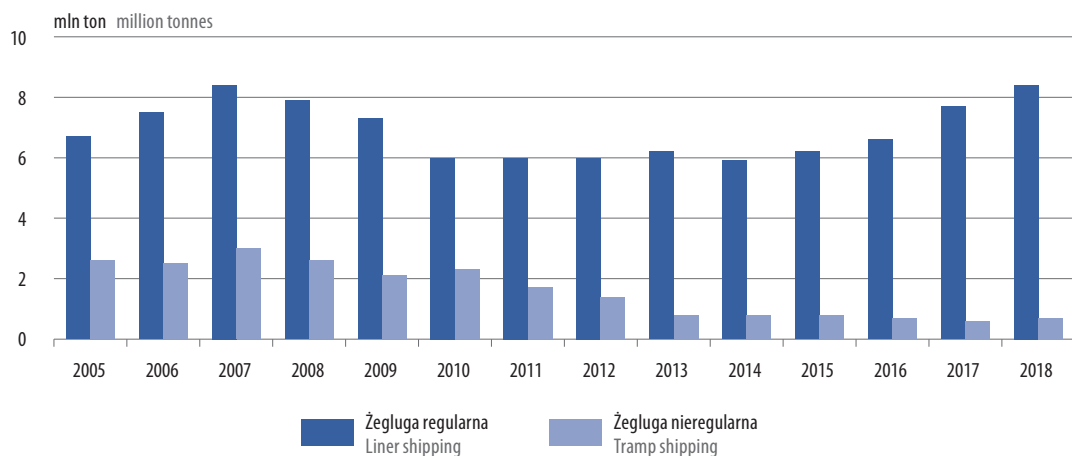
Wykres 7 (57). Przewozy ładunków morską flotą transportową
Chart 7 (57). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet



Przewozy ładunków realizowane są żeglugą regularną oraz nieregularną bliskiego (zasięg europejski i bałtycki) i dalekiego zasięgu (oceaniczny). W 2018 r. przewozy żeglugi regularnej wyniosły 8 402 tys. ton (91,8% ogółu przewozów ładunków), tj. więcej o 9,5% niż w 2017 r. oraz o 39,2% w porównaniu z 2010 r.

Seaborne transport of goods is carried out by both liner and tramp navigation as part of short sea (European and Baltic routes) and deep-sea (ocean routes) shipping. 8,420 thousand tonnes of cargo was carried by the liner shipping (91.8% of total cargo transport) in 2018, i.e. more by 9.5% than in 2017 and 39.2% more compared to 2010.

Wykres 8 (58). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi
Chart 8 (58). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by type of shipping



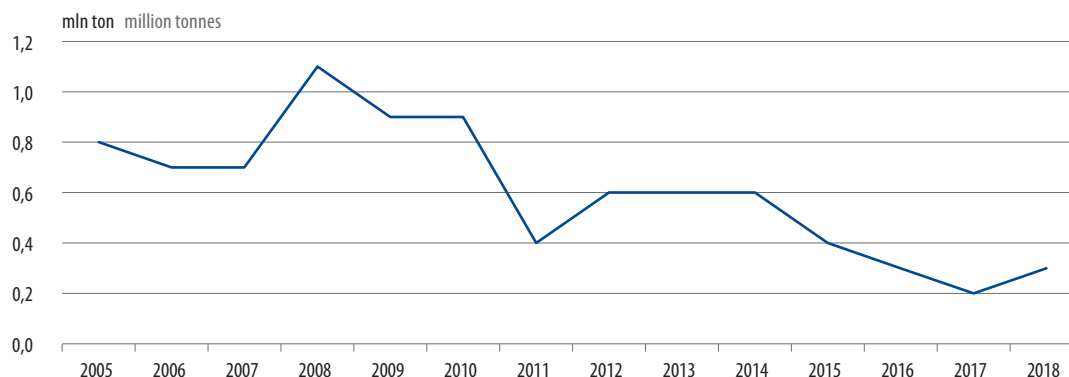
Przewozy ładunków w żegludze nieregularnej w 2018 r. wyniosły 746 tys. ton (8,2% ogółu przewozów morskiej floty transportowej) i były wyższe o 28,4% w porównaniu z 2017 r., a niższe o 67,9% w stosunku do 2010 r.

In 2018 the weight of cargo transported by the tramp shipping amounted to 746 thousand tonnes (8.2% of total cargo carried by the maritime transport fleet) and was higher by 28.4% as compared to 2017 and lower by 67.9% in relation to 2010.

Przewozy zbiornikowcami w żegludze nieregularnej w 2018 r. wyniosły 340 tys. ton i stanowiły 45,5% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej. W porównaniu z 2017 r. odnotowano ich wzrost o 36,6%, natomiast w stosunku do 2010 r. – spadek o 61,2%.

The weight of goods by tankers in as part of the tramp shipping amounted to 340 thousand tonnes in 2018 and accounted for 45.5% of total tramp seaborne carriages. In comparison with 2017, an increase of 36.6% was reported, while there was a drop by 61.2% compared to 2010.

Wykres 9 (59). Przewozy ładunków zbiornikowcami w żegludze nieregularnej
Chart 9 (59). Cargo transport by tankers in tramp shipping



W 2018 r. przewozy ładunków bliskiego zasięgu dominowały zarówno w żegludze regularnej (92,5% ogółu tej żeglugi), jak i w żegludze nieregularnej (100,0%). W żegludze regularnej przewozy bliskiego zasięgu w 2018 r. wyniosły 7 774 tys. ton i były wyższe o 11,2% w porównaniu z 2017 r. oraz o 42,7% w stosunku do 2010 r. Żegluga nieregularną przewieziono 746 tys. ton, tj. więcej o 28,4% niż w 2017 r., natomiast mniej o 61,6% w porównaniu z 2010 r.

In 2018, short sea shipping freight prevailed both in the liner (92.5% of total scheduled seaborne carriages) and tramp freight (100.0%). In 2018, the short sea liner freight amounted to 7,774 thousand tonnes and was higher by 11.2% compared to 2017, and higher by 42.7% in relation to 2010. Tramp shipping fleets carried 746 thousand tonnes of goods, i.e. by 28.4% more than in 2017, but 61.6% less in comparison with 2010.

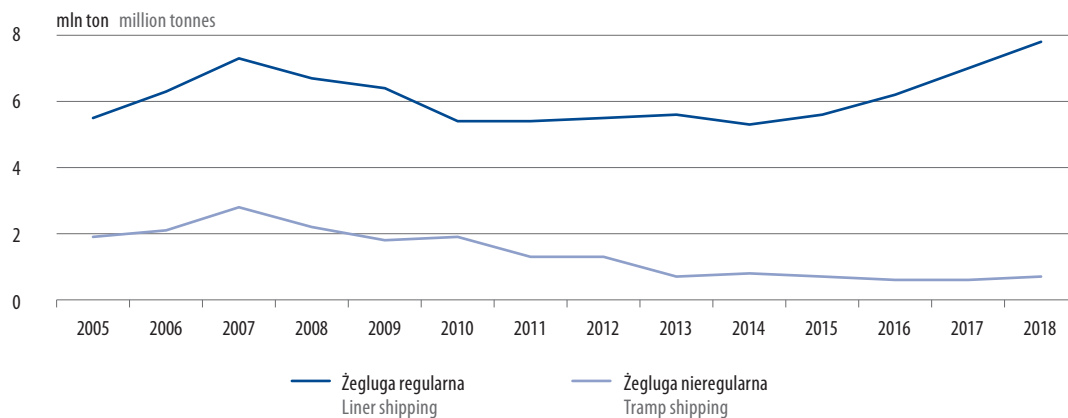
Tablica 5 (20). Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgu pływania^a
Table 5 (20). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by shipping type and service^a

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Żegluga regularna Liner shipping	6 039	6 213	7 672	8 402	116,3	109,5
bliski zasięg short-sea shipping	5 447	5 614	6 989	7 774	112,9	111,2
europejski zasięg European service	11	–	–	222	–	x
bałtycki zasięg Baltic service	5 436	5 614	6 989	7 552	112,9	108,1
daleki zasięg deep-sea service	591	598	683	629	167,7	92,0
Żegluga nieregularna Tramp shipping	2 324	751	581	746	89,1	128,4
bliski zasięg short-sea shipping	1 941	706	581	746	89,7	128,4
europejski zasięg European service	1 065	464	217	287	58,9	132,1
bałtycki zasięg Baltic service	876	242	364	460	130,3	126,1
daleki zasięg deep-sea service	383	44	–	–	x	–

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 154.
 a See methodological notes, item 37 on page 154.

Wykres 10 (60). Przewozy ładunków morską flotą transportową bliskiego zasięgu

Chart 10 (60). Cargo transport by cargo-carrying fleet in short sea shipping

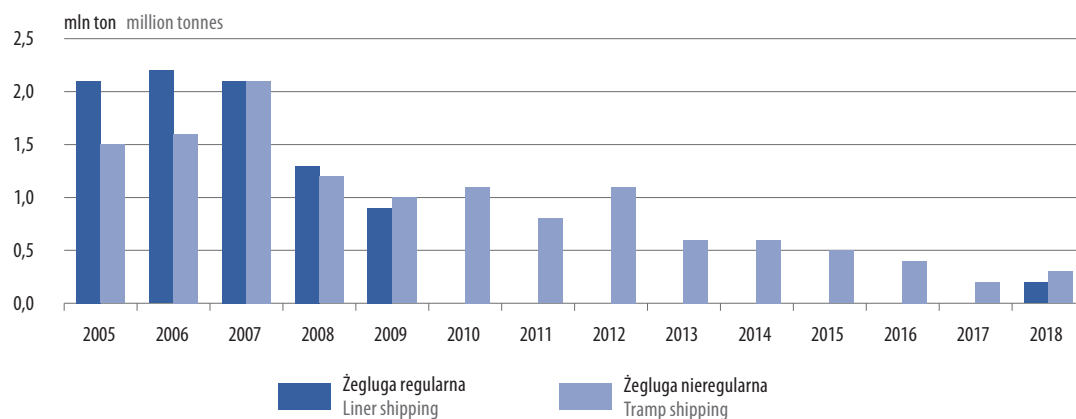


Począwszy od 2011 r. przez sześć kolejnych lat przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim realizowane były wyłącznie żeglugą nieregularną. W 2018 r. wznowiono przewozy w żeglugie regularnej. W zasięgu europejskim przewieziono łącznie 508 tys. ton, tj. ponad dwukrotnie więcej niż w 2017 r., natomiast o połowę mniej niż w 2010 r. W żeglugie regularnej przewozy w zasięgu europejskim wyniosły 222 tys. ton (2,6% ogółu przewozów tej żeglugi), natomiast w żeglugie nieregularnej – 287 tys. ton (38,4%). W porównaniu z 2017 r. przewozy w zasięgu europejskim żeglugi nieregularnej wzrosły o 32,1%, natomiast obniżyły się o 73,1% w odniesieniu do 2010 r.

From 2011 onwards, during the following six years, goods transported Europe-wide by maritime cargo-carrying occurred in case of tramp service only. The scheduled transport reoccurred in 2018. The freight amounted to 508 thousand tonnes, i.e. more than twice as many as in 2017, however less than half in 2010. The European-wide freight with the use of liner shipping amounted to 222 thousand tonnes – representing 2.6% of total freight as part of that type of shipping, whereas the non-scheduled freight amounted to 287 thousand tonnes, i.e. 38.4% of the whole cargo carried by tramp shipping. In comparison with 2017, the weight of cargo transported within the European-wide non-scheduled shipping increased by 32.1%, but decreased by 73.1% and in relation to 2010.

Wykres 11 (61). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu europejskim

Chart 11 (61). Cargo transport by European range maritime cargo-carrying fleet in European service



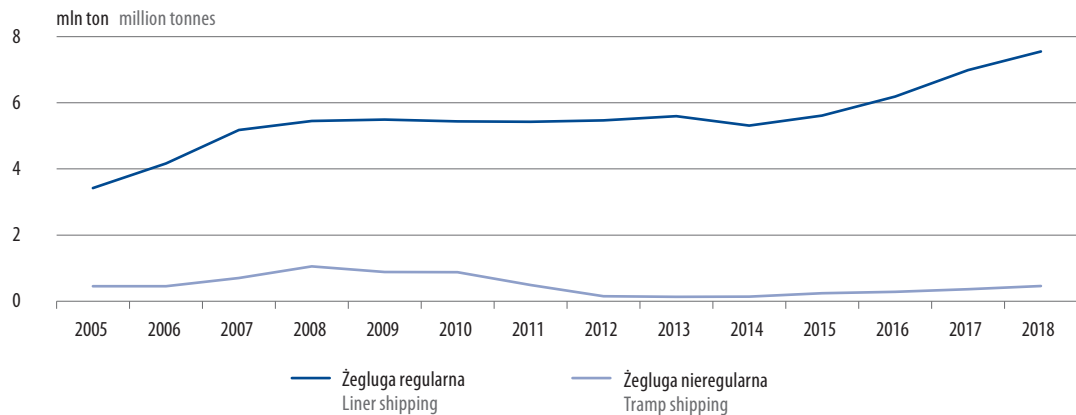
Od 2015 r. obserwuje się tendencję wzrostową przewozów o zasięgu bałtyckim w żegludze regularnej. W 2018 r. wyniosły one 7 552 tys. ton (89,9% ogółu przewozów żeglugi regularnej) i były większe o 8,1% niż w 2017 r. oraz o 38,9% w porównaniu z 2010 r.

From 2015 onwards, there was an upward trend in the weight of cargo carried by the Baltic-wide scheduled shipping. In 2018, the weight of those goods amounted to 7,552 thousand tonnes (89.9% of the total liner freight) and were higher by 8.1% than in 2017 and by 38.9% compared to 2010.

W żegludze nieregularnej w 2018 r. przewozy w zasięgu bałtyckim wyniosły 460 tys. ton (61,6% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej) i wzrosły w skali roku o 26,1%, natomiast w odniesieniu do 2010 r. – spadły o 47,5%.

In 2018, 460 thousand tonnes of cargo was carried as part of the Baltic-wide tramp shipping (61.6% of the whole non-scheduled seaborne freight) and that weight grew by 26.1% against the previous year, but decreased by 47.5% in comparison to 2010.

Wykres 12 (62). Przewozy ładunków morską flotą transportową w zasięgu bałtyckim
Chart 12 (62). Cargo transport by cargo-carrying fleet in Baltic service



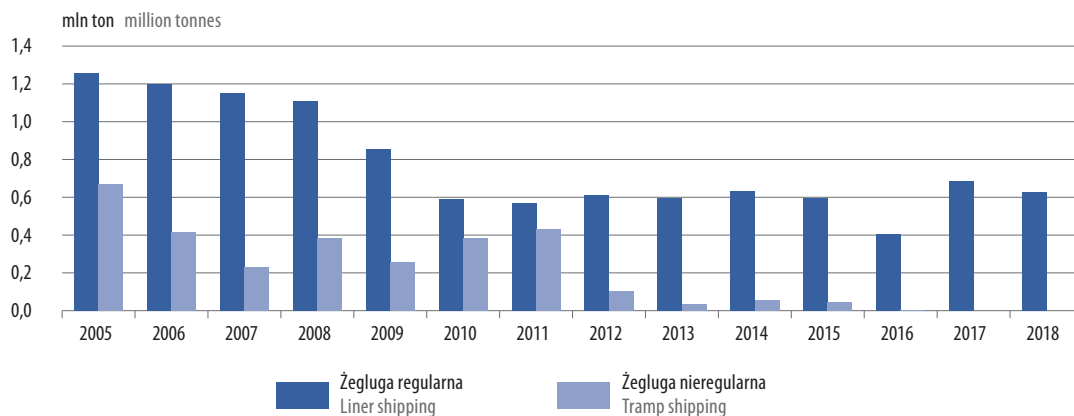
W żegludze regularnej przewozy dalekiego zasięgu w 2018 r. stanowiły 7,5% i wyniosły 629 tys. ton; w skali roku nastąpił ich spadek o 8,0%, natomiast w stosunku do 2010 r. – wzrost o 6,3%.

In 2018, cargo carried as part of the deep-sea liner transport accounted for 7.5% of the liner shipping freight, and amounted to 629 thousand tonnes. The weight of that freight decreased by 8.0% against the previous year, however grew by 6.3% in comparison to 2010.

W 2018 r. i 2017 r. nie odnotowano przewozów dalekiego zasięgu w żegludze nieregularnej, podczas gdy w 2010 r. wyniosły one 383 tys. ton i stanowiły 16,5% ogółu przewozów żeglugi nieregularnej.

Both in 2018 and 2017, no deep-sea tramp carriages were reported whereas in 2010 that type of freight amounted to 383 thousand tonnes and accounted for 16.5% of total weight of the non-scheduled shipping cargo.

Wykres 13 (63). Przewozy ładunków morską flotą transportową dalekiego zasięgu
 Chart 13 (63). Cargo transport by deep-sea maritime cargo-carrying fleet



Przewozy ładunków morską flotą transportową obejmują następujące grupy ładunkowe: masowe suche (w tym węgiel i koks, rudy i złom, zboże, pozostałe produkty rolnicze oraz fosforyty i inne masowe) masowe płynne (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej), drobnicę – kontenery duże (20' lub większe), ładunki toczne oraz pozostałe ładunki drobnicowe (w tym drewno, wyroby z żelaza i stali oraz małe kontenery <20').

Transport of goods by the maritime transport fleet covers the following cargo groups: dry bulk (including coal and coke, ores and scrap, grain, other agricultural products as well as phosphates and other bulk), liquid bulk (including crude oil and petroleum products), general cargo – large (20 foot or larger) containers, ro-ro and other general cargo (including timber, iron and steel products and small containers below 20 foot).

Tablica 6 (21). Przewozy ładunków według grup^a
 Table 6 (21). Cargo transport by groups^a

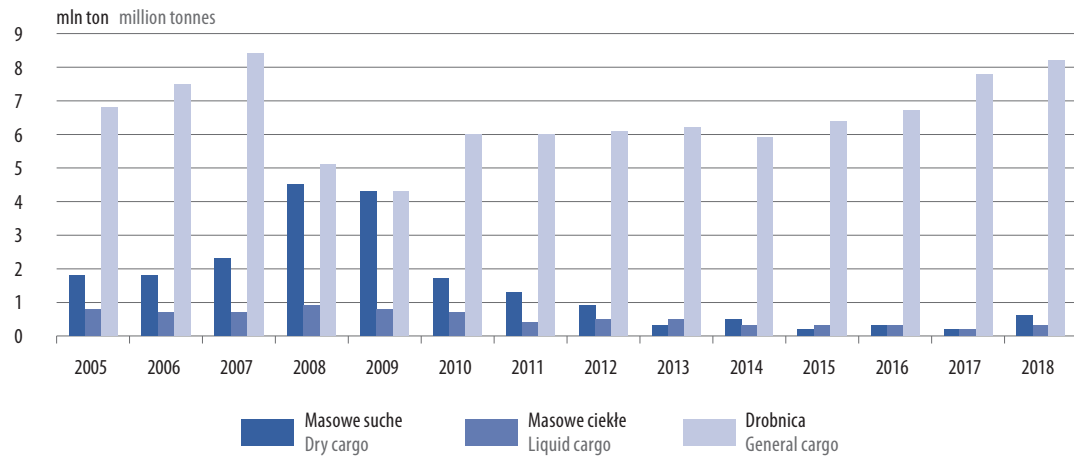
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	8 362	6 963	8 254	9 149	113,9	110,8
Masowe suche Dry bulk	1 650	247	236	602	92,0	255,2
w tym: of which:						
węgiel i koks coal and coke	534	45	45	16	975,1	36,6
zboże grain	345	–	33	51	x	155,5
fosforyty i inne masowe phosphates and other bulk	665	202	137	534	54,4	390,4
Masowe płynne Liquid cargo	674	292	249	340	92,0	136,6
w tym ropa naftowa i produk- ty ropopochodne of which crude oil and oil products	674	276	249	338	102,3	136,1
Drobnica General cargo	6 039	6 424	7 769	8 208	115,6	105,6
w tym jednostki toczne of which ro-ro units	4 631	4 531	5 446	5 607	111,2	103,0

^a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 154.
^a See methodological notes, item 37 on page 154.

Przewozy ładunków masowych suchych w 2018 r. stanowiły 6,6% ogółu przewozów ładunków i wyniosły 602 tys. ton, osiągając ponad dwukrotny wzrost w skali roku. W porównaniu z 2010 r. wystąpił spadek o 63,5%, a udział przewozów ładunków masowych suchych w przewozach ładunków ogółem zmniejszył się o 13,2 p. proc.

Transport of dry bulk accounted for 6.6% of total freight and amounted to 602 thousand tonnes in 2018, over doubling the figure for the previous year. In comparison with 2010, there was a decline by 63.5%, and the share of dry bulk in total cargo transport decreased by 13.2 pp.

Wykres 14 (64). Przewozy ładunków masowych suchych, masowych ciekłych i drobnicy
Chart 14 (64). Transport of dry cargo, liquid cargo and general cargo



W 2018 r. przewieziono 16 tys. ton węgla i koksu (2,7% ogółu ładunków masowych suchych), tj. mniej o 63,4% w stosunku do 2017 r. i o 96,9% w porównaniu z 2010 r., w którym stanowiły one jedną trzecią ogółu przewozów ładunków masowych suchych.

In 2018, there were transported 16 thousand tonnes of coal and coke (2.7% of total dry bulk), i.e. less by 63.4% compared to 2017 and less by 96.9% as compared to 2010 when they accounted for one third of total transport of dry bulk cargo.

Przewozy zbóż w 2018 r. wyniosły 51 tys. ton (8,4% ogółu ładunków masowych suchych), tj. o 55,5% więcej niż w 2017 r., a o 85,3% mniej niż w 2010 r., w którym udział zbóż w ładunkach masowych suchych wyniósł 20,9%.

Grain amounted to 51 thousand tonnes in 2018 (8.4% of total dry bulk cargo), i.e. 55.5% more than in 2017, and 85.3% less than in 2010 when the cereals represented 20.9% of dry bulk.

Przewozy fosforytów i innych ładunków masowych (w tym produktów rolniczych) w 2018 r. wyniosły 534 tys. ton (88,8% ogółu ładunków masowych suchych), tj. prawie 3-krotnie więcej w odniesieniu do 2017 r., ale mniej o 19,6% w porównaniu z 2010 r., w którym przewozy fosforytów i innych masowych stanowiły 40,3% ogółu ładunków masowych suchych.

In 2018, phosphates and other dry bulk cargo (including agricultural products) amounted to 534 thousand tonnes (88.8% of total dry bulk seaborne transport), i.e. almost tripled the figure for 2017, but decreased by 19.6% compared to 2010 when the transports of phosphates and other dry bulk accounted for 40.3% of total dry bulk seaborne freight.

W 2018 r. przewozy ładunków masowych płynnych w 2018 r. wyniosły 340 tys. ton (3,7% ogółu przewozów ładunków) i były większe o 36,6% w porównaniu z 2017 r., natomiast mniejsze o 49,6% w stosunku do 2010 r., w którym przewozy masowych płynnych stanowiły 8,1% ogółu przewozów ładunków. Przewozy ropy naftowej i produktów ropopochodnych w 2018 r. wyniosły 338 tys. ton (99,6% ogółu ładunków masowych płynnych), tj. o 36,1 więcej niż w 2017 r., ale o 49,8% mniej niż w 2010 r.

In 2018, seaborne liquid bulk freight amounted to 340 thousand tonnes (3.7% of total maritime cargo shipments) and was higher by 36.6% compared to 2017, but lower by 49.6% – in relation to 2010 when the liquid bulk transports accounted for 8.1% of total maritime freight. Transportation of crude oil and petroleum products in 2018 amounted to 338 thousand tonnes (99.6% of total liquid bulk cargo), ie by 36.1 more than in 2017, but by 49.8% less than in 2010.

Przewozy drobnicy w 2018 r. wyniosły 8 208 tys. ton, stanowiąc 89,7% ogółu przewiezionych ładunków. W porównaniu z 2017 r. odnotowano wzrost przewozów drobnicy o 5,6%, a z 2010 r. – o 35,9%. W 2018 r. w przewozach drobnicy dominowały jednostki toczne (68,3% wielkości tych przewozów).

Carriages of general cargo in 2018 amounted to 8,208 thousand tonnes, constituting 89.7% of total transported freight. In comparison to 2017, there was reported an increase of general cargo by 5.6% and a growth by 35.9% against 2010. In 2018, ro-ro units dominated in general cargo transport (68.3% of these transports).

Tablica 7 (22). Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji^a

Table 7 (22). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet by direction^a

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	8 362	6 963	8 254	9 149	113,9	110,8
W relacji z portami polskimi Directed to/from Polish ports	6 165	5 800	7 079	7 658	112,7	108,2
wywóz from Polish ports	2 799	2 943	3 574	3 868	113,3	108,2
przywóz to Polish ports	3 367	2 858	3 505	3 790	112,0	108,1
Pomiędzy portami obcymi Between foreign ports	1 990	1 044	989	1 243	127,7	125,7
Pomiędzy portami polskimi Between Polish ports	207	83	134	198	125,4	147,9
Przewozy wewnętrzportowe Port-internal transport	.	36	51	49	61,4	95,8

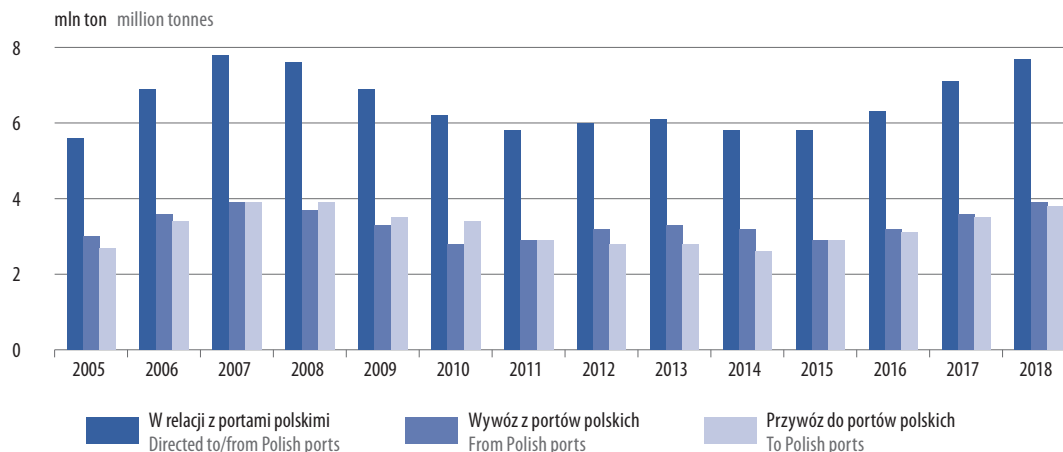
a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 154.

a See methodological notes, item 37 on page 154.

W latach 2005–2018 większość przewozów ładunków odbywała się w relacji z portami polskimi. W 2018 r. w relacji tej przewieziono 7 658 tys. ton ładunków (83,7% ogółu przewiezionych ładunków), tj. o 8,2% więcej niż w 2017 r. oraz więcej o 24,2% w porównaniu z 2010 r., w którym przewozy w relacji z portami polskimi stanowiły 73,7% ogółu przewozów ładunków.

In the years 2005–2018, majority of cargo transport occurred in relation with Polish ports. In 2018 cargo carried on that route amounted to 7,658 thousand tonnes (83.7% of the whole freight), i.e. by 8.2% more than in 2017 and more by 24.2% in comparison with 2010 when the transports in relation to Polish ports accounted for 73.7% of total transport of goods.

Wykres 15 (65). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji z portami polskimi
 Chart 15 (65). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet directed to/from Polish ports



W 2018 r. wywóz z portów polskich wyniósł 3 868 tys. ton ładunków, co stanowiło 42,3% ogółu przewiezionych ładunków i 50,5% ogółu obrotów ładunków w relacji z portami polskimi. W porównaniu z 2017 r. wywóz z portów morskich zwiększył się o 8,2%, a w stosunku do 2010 r. – o 38,2%.

Przywóz ładunków do portów polskich w 2018 r. wyniósł 3 790 tys. ton (41,4% ogółu przewiezionych ładunków oraz 49,5% ogółu obrotu ładunków w relacji z portami polskimi), co oznacza wzrost o 8,1% w skali roku oraz o 12,6% – wobec 2010 r.

Przewozy ładunków pomiędzy portami obcymi w 2018 r. wyniosły 1 243 tys. ton (13,6% ogółu przewiezionych ładunków) i wzrosły o 25,7% w porównaniu z 2017 r., natomiast spadły o 37,5% – w odniesieniu do 2010 r., w którym przewozy pomiędzy portami obcymi stanowiły 23,8% ogółu przewozów ładunków.

W latach 2005–2018 udział przewozów pomiędzy portami polskimi w przewozach ładunków morską flotą transportową był niewielki. W 2018 r. przewozy w tej relacji wyniosły 198 tys. ton (2,2% ogółu przewiezionych ładunków) i było to więcej o 47,9% w stosunku do 2017 r., ale mniej o 4,1% w porównaniu z 2010 r.

Przewozy ładunków wewnątrzportowe w 2018 r. wyniosły 49 tys. ton (0,5% ogółu przewiezionych ładunków) i odnotowano ich spadek w skali roku o 4,2%.

In 2018, the exports from Polish ports amounted to 3,868 thousand tonnes of cargo, which accounted for 42.3% of the whole freight and 50.5% of total cargo throughput via Polish ports. In comparison with 2017, the exports from sea-ports increased by 8.2%, and by 38.2% – against 2010.

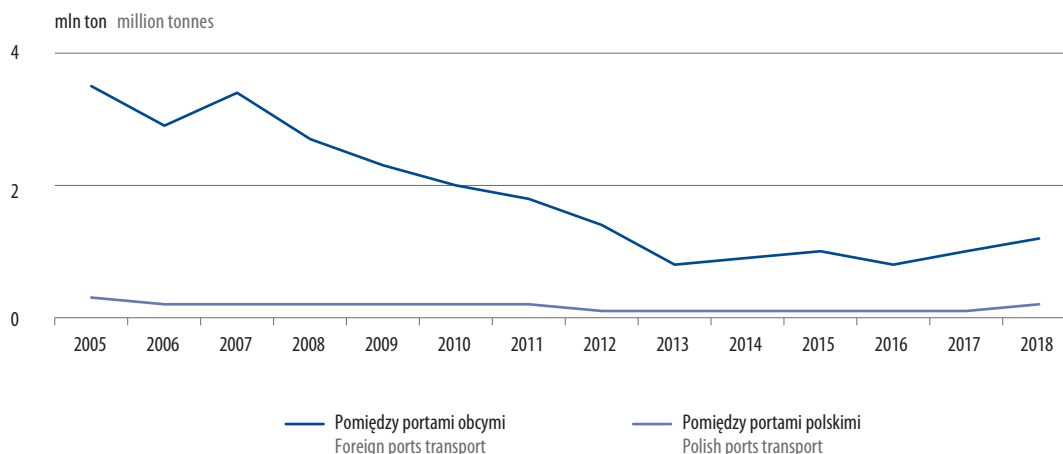
Imports of cargo to Polish ports in 2018 amounted to 3,790 thousand tonnes (41.4% of total transported goods and 49.5% of total cargo throughput via Polish ports) which means an increase by 8.1% against the previous year and a growth of 12.6% – as compared to 2010.

Foreign ports freight amounted to 1,243 thousand tonnes in 2018 (13.6% of total transported cargo) and increased by 25.7% compared to 2017, but there was a decrease of 37.5% in relation to 2010 when the transport between foreign ports accounted for 23.8% of total cargo carriages.

In the years 2005–2018, the share of goods transported between Polish ports as part of freight by maritime transport fleet, was insignificant. In 2018, the transport on those routes amounted to 198 thousand tonnes (2.2% of the whole freight) which was 47.9% more than in 2017, but less by 4.1% compared to 2010.

The volume of intra-ported cargo amounted to 49 thousand tonnes in 2018 (0.5% of the whole freight) and declined by 4.2% against the previous year.

Wykres 16 (66). Przewozy ładunków morską flotą transportową w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi
Chart 16 (66). Cargo transport by maritime cargo-carrying fleet between foreign and Polish port



W 2018 r. przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego (PHZ) wyniosły 2 046 tys. ton i stanowiły 22,4% ogółu przewiezionych ładunków. W stosunku do 2017 r. wielkość tych przewozów wzrosła o 27,3% i o 14,0% w porównaniu z 2010 r., w którym przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego stanowiły 21,5% ogółu przewozów. W 2018 r. przewozy w gestii własnej stanowiły 88,7% przewozów PHZ i wyniosły 1 815 tys. ton. W skali roku odnotowano ich wzrost o 30,7%, a w porównaniu z 2010 r. – o 115,3%.

In 2018, the volume of Polish foreign trade (PHZ) amounted to 2,046 thousand tonnes and accounted for 22.4% of the whole seaborne freight. In relation to 2017, the volume of those transports increased by 27.3%, and by 14.0% as compared to 2010 when the Polish foreign trade accounted for 21.5% of total transports. In 2018, the carriages within own management accounted for 88.7% of Polish foreign trade and amounted to 1,815 thousand tonnes. Over the year, they increased by 30.7% and by 115.3% compared to 2010.

Tablica 8 (23). Przewozy morską flotą transportową ładunków polskiego handlu zagranicznego^a
Table 8 (23). Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet^a

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Ładunki polskiego handlu zagranicznego Cargo of Polish foreign trade	1 794	1 204	1 607	2 046	116,6	127,3
w tym w gestii własnej of which under own management	843	1 074	1 388	1 815	116,4	130,7
eksport exports	568	473	730	905	123,6	124,0
import imports	1 020	647	819	1 032	111,1	126,0
pomiędzy portami polskimi between Polish ports	207	83	59	109	114,3	184,7
Ładunki tranzytowe Transit cargo	109	43	64	50	129,3	78,1

a Patrz uwagi metodologiczne, pkt. 37 na str. 154.
 a See methodological notes, item 37 on page 154.

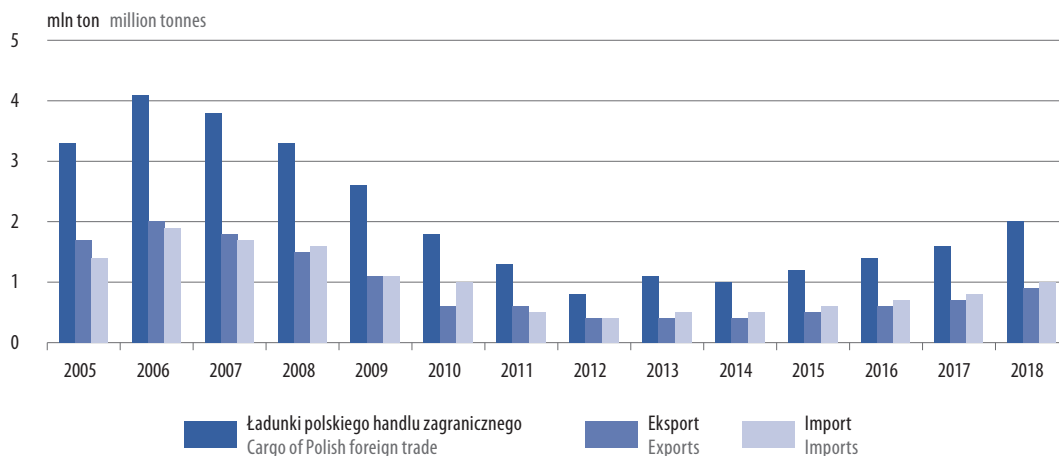
W ciągu ostatnich 5 lat notowany jest wzrost wielkości przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego morską flotą transportową, a także przewaga w nich importu nad

Over the 5 recent years, there was an increase in the volume of the Polish foreign trade by sea transport fleet, as well as the prevalence of imports over exports. The PHZ imports

eksportem. Przywóz ładunków PHZ w 2018 r. wyniósł 1 032 tys. ton (50,4% ogółu przewozu ładunków PHZ) i był większy niż w 2017 r. o 26,0% oraz o 1,2% w porównaniu z 2010 r. Eksport ładunków PHZ wyniósł 905 tys. ton i stanowił 44,2% ogółu przewozu ładunków polskiego handlu zagranicznego. W porównaniu z 2017 r. zwiększył się on o 24,0%, a w stosunku do 2010 r. – o 59,4%.

amounted to 1,032 thousand tonnes in 2018 (50.4% of total PHZ cargo transport) and was by 26.0% higher than in 2017 and increased by 1.2% as compared to 2010. The PHZ exports amounted to 905 thousand tonnes and accounted for 44.2% of total PHZ trade. In comparison with 2017, it increased by 24.0%, and in comparison to 2010 – by 59.4%.

Wykres 17 (67). Przewozy ładunków morską flotą transportową polskiego handlu zagranicznego (eksport, import)
Chart 17 (67). Transport of Polish foreign trade cargo by maritime cargo-carrying fleet (exports, imports)



W przewozach ładunków morską flotą transportową udział ładunków tranzytowych jest niewielki; w 2018 r. wyniósł on zaledwie 0,5%, a w 2017 r. – 0,8%. W skali roku odnotowano spadek przewozu ładunków tranzytowych o 21,9%, a w porównaniu z 2010 r. – o 53,8%.

The share of transit cargo in carriages by maritime transport fleet is insignificant; in 2018 it amounted to only 0.5%, and in 2017 – 0.8%. On a year-to-year basis, there was a decrease in the transport of transit cargo by 21.9%, and in comparison with 2010 – by 53.8%.

Tablica 9 (24). Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej
Table 9 (24). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
LICZBA PASAŻERÓW NUMBER OF PASSENGERS						
OGÓŁEM TOTAL	668 789	592 965	627 761	616 648	100,4	98,2
w tym: of which:						
promy ferries	651 872	577 212	606 141	594 624	100,2	98,1
statki pasażerskie passenger ships	16 915	15 753	21 620	22 024	106,1	101,9
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers onboard ferries	226 074	233 152	295 712	318 934	113,9	107,9

Tablica 9 (24). Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej (dok.)
Table 9 (24). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet (cont.)

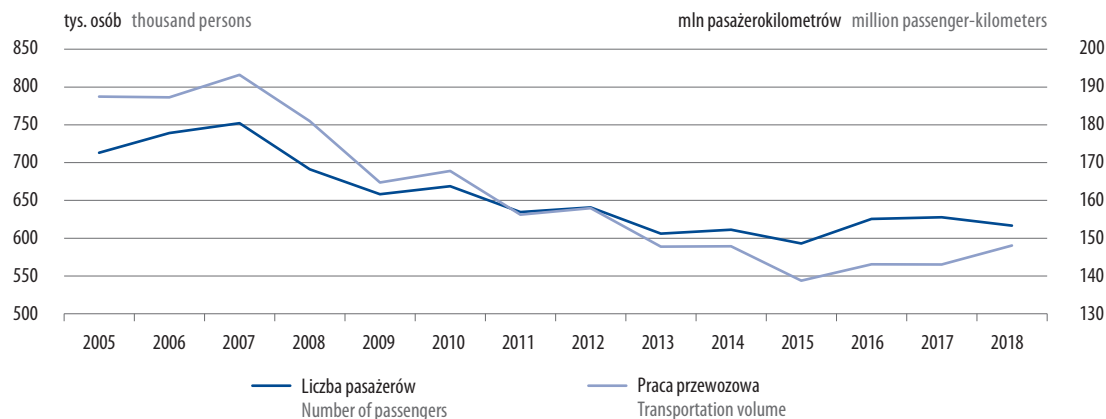
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
PRACA PRZEWOZOWA w tys. pasażerokilometrów TRANSPORTATION VOLUME in thousand passenger-kilometres						
OGÓŁEM TOTAL	167 811	138 773	143 043	148 067	100,0	103,5
w tym: of which:						
promy ferries	164 250	135 445	138 679	141 133	99,9	101,8
statki pasażerskie passenger ships	3 561	3 328	4 364	6 935	100,7	158,9
Kierowcy samochodów ciężarowych przewożonych promami Transport of truck drivers onboard ferries	47 881	43 861	55 770	46 779	113,9	83,9

W 2018 r. morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej przewieziono 616,6 tys. osób, tj. mniej o 1,8% w porównaniu z 2017 r. i o 7,8% niż w 2010 r. Przewozy pasażerów dokonane przez polskich armatorów i operatorów odbywają się głównie promami. W 2018 r. tym środkiem transportu przewieziono 594,6 tys. osób (96,4% ogółu pasażerów komunikacji międzynarodowej), tj. mniej o 1,9% w stosunku do roku poprzedniego oraz o 8,8% – w porównaniu z 2010 r. Ponadto promami przewieziono 318,9 tys. kierowców samochodów ciężarowych, tj. więcej o 7,9% w porównaniu z 2017 r. i o 41,1% niż w 2010 r.

In 2018, the maritime transport fleet carried 616.6 thousand passengers travelling on international routes, i.e. less by 1.8% compared to 2017, and by less by 7.8% than in 2010. Ferries are among the main ships used for passenger transports by Polish shipowners and operators. In 2018, 594.6 thousand persons travelled onboard that type of vessels (96.4% of total number of international transport passengers), i.e. by 1.9% less per annum and by 8.8% – in comparison with 2010. In addition to passengers, 318.9 thousand truck drivers were transported by ferries, i.e. 7.9% more than in 2017, and 41.1% more than in 2010.

Wykres 18 (68). Przewozy pasażerów morską flotą transportową i praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej

Chart 18 (68). International transport of passengers by maritime cargo-carrying fleet and transportation volume



Praca przewozowa wykonana morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w 2018 r. kształtowała się na poziomie 148,1 mln pasażerokilometrów i wzrosła w skali roku o 3,5%, natomiast spadła o 11,8% w porównaniu z 2010 r. Praca przewozowa zrealizowana promami (95,3% ogółu pracy przewozowej w komunikacji międzynarodowej) była o 1,8% większa niż w 2017 r., natomiast w porównaniu z 2010 r. – mniejsza o 14,1%. Praca przewozowa kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami w komunikacji międzynarodowej w 2018 r. wyniosła 46,8 mln pasażerokilometrów i zmniejszyła się w skali roku o 16,1% oraz o 2,3% w stosunku do 2010 r.

W 2018 r. w międzynarodowych przewozach promami odnotowano 295,8 tys. wyjazdów pasażerów z Polski, tj. mniej o 3,4% niż w 2017 r. i o 11,8% w porównaniu z 2010 r. Do Polski w 2018 r. promami przywieziono 298,9 tys. osób i było to o 0,4% mniej niż w 2017 r. i o 5,3% mniej w stosunku do 2010 r.

Uwzględniając międzynarodowe przewozy pasażerów według relacji z głównymi portami polskimi zauważyć można, że większość z nich odbywała się pomiędzy portami Świnoujście i Ystad (w 2018 r. – 79,0% wyjazdów i 76,2% przyjazdów promami). W 2018 r. zarówno w relacji Świnoujście-Ystad, jak i w kierunku odwrotnym liczba przewiezionych pasażerów kształtowała się na poziomie niższym niż w 2017 r. (odpowiednio o 6,6% i 4,0%) i w 2010 r. (odpowiednio o 4,1% i 10,8%). W międzynarodowym ruchu pasażerów promami duże znaczenie odgrywają również przewozy pomiędzy portami Gdańsk i Nynäshamn. W 2018 r. w relacji tej przewieziono 17,5% osób podróżujących promami. W porównaniu z 2017 r. liczba pasażerów obsługiwanych zarówno w relacji Gdańsk-Nynäshamn, jak i w kierunku odwrotnym zwiększyła się odpowiednio o 6,1% i 16,0%, natomiast w stosunku do 2010 r. zmniejszyła się odpowiednio o 26,4% i 16,7%. Przewozy pomiędzy portami Świnoujście i Trelleborg w 2018 r. stanowiły 3,7% ogółu przewozów promami tj. mniej o 10,2% w porównaniu z 2017 r., a więcej o 22,4% niż w 2010 r.

Transportation volume carried out by the sea fleet on international routes in 2018 was at the level of 148.1 million passenger-kilometers and increased by 3.5% over the year, however it decreased by 11.8% compared to 2010. The work carried out by ferries (95.3% of total transportation performance on international routes) was by 1.1% higher than in 2017, however lower by 14.1% in comparison with 2010. Transportation volume used when carrying the truck drivers by ferries on international routes amounted to 46.8 million passenger-kilometers in 2018 and decreased on an annual basis by 16.1% and by 2.3% compared to 2010.

In 2018, 295.8 thousand passengers left Poland as part of international ferry transports, i.e. less by 3.4% than in 2017, and less by 11.8% as compared to 2010. In turn, 298.9 thousand persons onboard ferries arrived in Poland from abroad in 2018, i.e. by 0.4% less than in 2017 and by 5.3% less compared to 2010.

Taking into account the international passenger transport to/ from the main Polish ports, it seems noticeable that majority of the voyages occurred between the ports of Świnoujście and Ystad (79.0% of departures and 76.2% of arrivals by ferries in 2018). In 2018, the number of passengers travelling both the Świnoujście-Ystad and the opposite direction was lower than in 2017 (by 6.6% and 4.0% respectively) and lower than in 2010 (by 4.1% and 10.8% respectively). The Gdańsk-Nynäshamn is another important international passenger transport route. In 2018, 17.5% of passengers travelled by ferry in that relation. As compared to 2017, the number of passengers handled on the routes between Gdańsk-Nynäshamn and reversely increased (by 6.1% and 16.0% respectively), but decreased (by 26.4% and 16.7% respectively) against 2010. Passenger traffic in Trelleborg-Świnoujście and the opposite direction accounted for 3.7% of total ferry transports in 2018, i.e. less by 10.2% compared to 2017 and more by 22.4% against 2010.

Tablica 10 (25). Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w relacji z głównymi portami polskimi^a

Table 10 (25). International passenger transport by ferries to/ from main Polish ports^a

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	650 658	577 212	606 141	594 624	100,2	98,1
wyjazdy z Polski departures from Poland	335 232	295 103	306 211	295 774	99,5	96,6
przyjazdy do Polski arrivals in Poland	315 426	282 109	299 930	298 850	100,9	99,6

a Bez kierowców samochodów ciężarowych przewożonych promami.

Źródło: dane uzyskane od polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

a Excluding truck drivers onboard ferries.

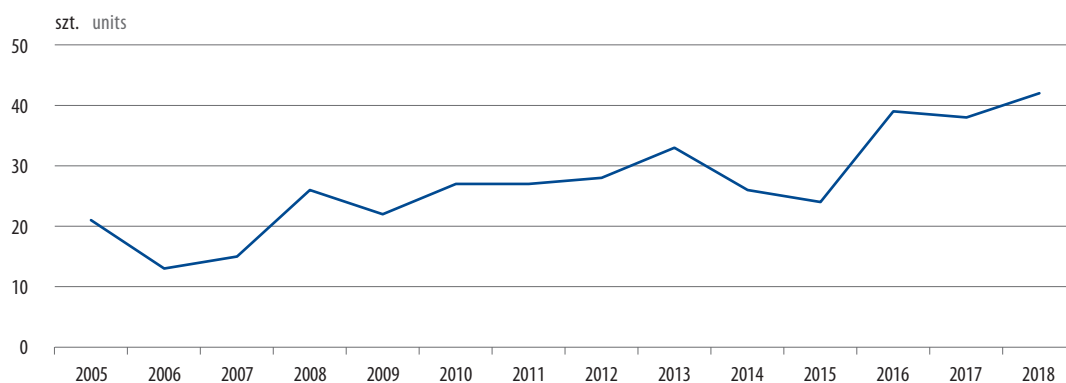
Source: data received from Polish shipping enterprises.

Na koniec 2018 r. armatorzy i operatorzy przybrzeżnej floty transportowej dysponowali 42 statkami o pojemności brutto (GT) wynoszącej 11 061; w stosunku do 2017 r. było to więcej o 4 jednostki, a w porównaniu z 2010 r. – o 15. Wszystkie statki floty przybrzeżnej w 2018 r. pływały pod banderą polską. Statki pasażerskie stanowiły 73,8% (wobec 71,1% w 2017 r. oraz 100% w 2010 r.) ogółu floty przybrzeżnej i w skali roku ich liczba wzrosła o 14,8%. Pozostałą część floty przybrzeżnej stanowiły barki – 26,2% ogółu floty. Uwzględniając wiek statków, należy zauważyć, że 50,0% ogółu floty przybrzeżnej w 2018 r. (wobec 36,8% – w 2017 r. i 37,0% w 2010 r.) było w najstarszej grupie wiekowej – powyżej 45 lat; średni wiek statków wyniósł 43,4 lata (wobec 42,1 lata – w 2017 r. i 39,8 lat – w 2010 r.).

At the end of 2018, the owners and operators of the coastal transport fleet had 42 ships with a gross tonnage (GT) of 11,061. In comparison to 2017 there were 4 ships, and in comparison to 2010 – 15 ships more. The whole coastal fleet flew the Polish flag in 2018. Passenger ships accounted for 73.8% (compared to 71.1% in 2017 and 100% in 2010) of total coastal fleet. Regarding the previous year, the number of the passenger coastal fleet increased by 14.8%. The remaining part of the coastal fleet constituted barges – 26.2% of total fleet. Taking into account the age of ships, it seems noticeable that 50.0% of total coastal fleet (compared to 36.8% – in 2017 and 37.0% in 2010) belonged to the oldest – aged over 45 years; the average age of ships was 43.4 years in 2018 (compared to 42.1 years – in 2017 and 39.8 years – in 2010).

Wykres 19 (69). Statki przybrzeżnej floty transportowej

Chart 19 (69). Ships of coastal cargo-carrying fleet



Statki floty przybrzeżnej w 2018 r. dysponowały miejscami dla 5 630 pasażerów i było to więcej o 16,4% niż w 2017 r. i o 4,9% w porównaniu z 2010 r.

Coastal fleet vessels provided 5,630 passenger seats in 2018, i.e. more by 16.4% than in 2017 and by 4.9% in comparison with 2010.

W zasobach przybrzeżnej floty transportowej, według stanu na koniec 2018 r., były 4 statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną (9,5% ogółu floty przybrzeżnej) oraz 13 statków wyposażonych w urządzenia do łączności satelitarnej (31,0% ogółu floty przybrzeżnej).

As at the end of 2018, the coastal transport fleet consisted of 4 vessels with a fully automated engine room (9.5% of total coastal fleet) and 13 vessels equipped with satellite communications devices (31.0% of total coastal fleet).

**Tablica 11 (26). Statki morskiej przybrzeżnej floty transportowej
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 11 (26). Ships of coastal cargo-carrying fleet
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2017	2018	2017	2018
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
a – liczba statków number of ships							
b – pojemność brutto (GT) gross tonnage (GT)							
c – liczba miejsc pasażerskich number of passenger seats							
d – średni wiek statków w latach average age of ships in years							
OGÓŁEM TOTAL	a	27	24	38	42	97,4	110,5
	b	5 882	5 240	10 618	11 061	100,6	104,2
	c	5 367	4 310	4 835	5 630	92,5	116,4
	d	41	42	42	43	100,7	103,1
Statki z siłownią w pełni zautomatyzowaną Ships with unmanned management systems	a	7	7	7	4	87,5	57,1
	b	3 005	2 690	2 642	2 010	93,8	76,1
	c	2 341	2 060	2 207	1 688	93,2	76,5
Statki wyposażone w urządzenia do łączności satelitarnej Ships equipped with satellite communication systems	a	10	14	13	13	86,7	100,0
	b	1 359	1 703	1 442	1 442	82,8	100,0
	c	1 630	2 090	1 700	1 719	80,3	101,1

Statkami przybrzeżnej floty transportowej w 2018 r. przewieziono 902,9 tys. pasażerów i było to więcej o 10,8% w porównaniu z 2017 r. i o 74,5% niż w 2010 r. Wykonana praca przewozowa zwiększyła się o 13,7% w skali roku, natomiast w porównaniu z 2010 r. uległa zmniejszeniu o 12,7%. Przewozy pasażerów pomiędzy portami polskimi stanowiły 36,0% ogółu przewozów floty przybrzeżnej i w skali roku odnotowano ich wzrost o 10,4%. Średnia odległość przewozu 1 pasażera między portami polskimi wyniosła 17,4 km, tj. o 2,7% więcej niż w 2017 r.

W komunikacji wewnątrzportowej floty przybrzeżnej w 2018 r. przewieziono 578,0 tys. pasażerów (64,0% ogółu pasażerów floty przybrzeżnej), tj. o 11,1% więcej niż w 2017 r.; wykonana praca przewozowa wzrosła w skali roku o 14,3%. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wyniosła 5,5 km.

In 2018, the coastal transport fleet carried 902.9 thousand passengers, i.e. more by 10.8% in comparison with 2017 and by 74.5% more than in 2010. The volume of transportation performance increased by 13.7% over the previous year, while it decreased by 12.7% against 2010. Passenger transports between Polish ports accounted for 36.0% of total transport by the coastal fleet, increasing by 10.4% against the previous year. The average distance of voyage between Polish ports per passenger amounted was 17.4 km, i.e. by 2.7% more than in 2017.

In 2018, 578.0 thousand passengers travelled within sea-ports onboard the coastal fleet ships (64.0% of total coastal fleet passengers), i.e. by 11.1% more than in 2017, while the transport performance volume increased by 14.3% in relation to 2017. The average distance traveled by a passenger was 5.5 km.

Tablica 12 (27). Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej
 Table 12 (27). Passenger transport by passenger ships of coastal cargo-carrying fleet

Wyszczególnienie Specification a – liczba pasażerów number of passengers b – praca przewozowa w tys. pasażerokilometrów transportation volume in thousand passenger-kilometres		2010	2015	2017	2018	2017	2018
						rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	a	517 455	665 474	814 598	902 868	109,2	110,8
	b	10 142	7 512	7 785	8 851	95,7	113,7
komunikacja pomiędzy portami polskimi Polish ports transport	a	513 221	247 232	294 305	324 839	104,5	110,4
	b	9 293	5 255	4 989	5 656	88,6	113,4
komunikacja wewnątrzportowa port-internal transport	a	.	418 242	520 293	578 029	112,0	111,1
	b	.	2 257	2 796	3 195	111,6	114,3

Rozdział VI

Chapter VI

Przemysł stoczniowy

Shipbuilding and shiprepair industry

W Polsce funkcjonują stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale, zajmujące się budową statków, montażem elementów kadłubów i nadbudówek, różnych konstrukcji stalowych i aluminium oraz remontami i przebudowami. Wielkość produkcji statków w polskich stoczniach obrazuje poniższa tablica.

In Poland there are shipbuilding and shiprepair yards that differ as to their potentials and deal with the building of new ships, assembling components of hulls and superstructures, various steel and aluminium structures, as well as repairs and conversions. The size of ship production in Polish shipyards is illustrated in the table below.

Tablica 1 (28). Produkcja statków
Table 1 (28). Shipbuilding

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba statków Number of vessels	24	7	12	6	100,0	50,0
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousand	38,6	18,9	69,6	11,4	178,9	16,4
CGT w tys. CGT in thousand	90,0	33,6	94,1	27,4	138,4	29,1
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	22	3	10	6	142,9	60,0
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousand	37,8	11,5	58,6	11,4	187,9	19,5
CGT w tys. CGT in thousand	87,2	21,1	83,0	27,4	160,8	33,0
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	2	4	2	–	40,0	x
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousand	0,8	7,3	11,0	–	142,4	x
CGT w tys. CGT in thousand	2,9	12,4	11,1	–	67,7	x

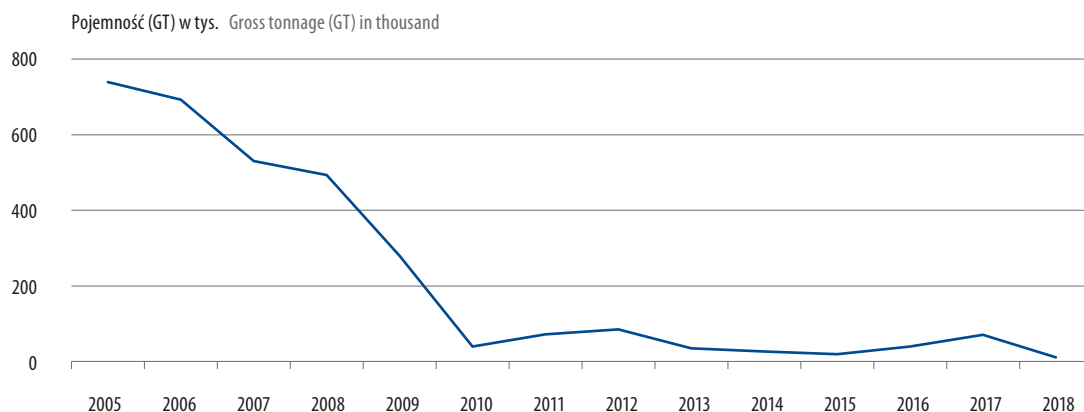
Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku.
Source: data of Ship Design and Research Centre in Gdańsk and Association of Polish Maritime Industries in Gdańsk.

W 2018 r. w polskich stoczniach zbudowano 6 statków, tj. mniej o 50,0% w porównaniu z 2017 r. i o 75,0% w odniesieniu do 2010 r. Całkowita pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2018 r. wyniosła 11,4 tys. i była mniejsza o 83,6% niż w 2017 r. oraz o 70,4% w porównaniu z 2010 r.

In 2018 Polish shipyards built 6 ships, i.e. by 50.0% less in comparison with 2017 and by 75.0% less in relation to 2010. Total gross tonnage (GT) of vessels delivered in 2018 amounted to 11.4 thousand and was lower by 83.6% than in 2017 and lower by 70.4% against 2010.

Wykres 1 (70). Statki morskie oddane do eksploatacji (GT 100 i więcej)

Chart 1 (70). Completed sea-going vessels (GT 100 and more)



Miernikiem produktywności stoczni jest skompensowana pojemność rejestrowa brutto (CGT) zbudowanych jednostek. W 2018 r. CGT wyniosła 27,4 tys. i była o 70,9% mniejsza od uzyskanej w 2017 r. i o 69,6% mniejsza niż w 2010 r.

W 2018 r. najczęściej zbudowano statków z grupy statki rybackie, które stanowiły 50,0% produkcji statków ogółem (w 2017 r. nie było produkcji tego typu statków, w 2010 r. ich udział wyniósł 8,3%) oraz promy – 33,3% (w 2017 r. – 50,0%, w 2010 r. – 12,5%). Po względem ogólnej pojemności brutto (GT) wyprodukowanych statków: 65,9% stanowiły statki rybackie (w 2010 r. – 2,0%), 30,6% – promy (w 2017 r. – 52,3%, w 2010 r. – 13,0%).

Wielkość portfela zamówień na koniec 2018 r. wskazuje, iż przewidywane zapotrzebowanie na produkcję nowych statków w polskich stocznich wynosiło 82,8 tys. całkowitej pojemności brutto (GT) i 96,8 tys. CGT (skompensowanej pojemności rejestrowej brutto); w 2017 r. – 75,8 tys. GT i 105,7 tys. CGT, a w 2010 r. – 83,8 tys. GT i 117,6 tys. CGT.

Compensated gross tonnage (CGT) of built ships is a measure of productivity of a shipyard. In 2018, CGT amounted to 27.4 thousand, decreased by 70.9% against the one obtained in 2017 and was by 69.6% lower than in 2010.

In 2018, the most numerous group of the new built ships were fishing vessels that accounted for 50.0% of total shipbuilding volume (in 2017 no vessels of that type was manufactured, in 2010 their share was 8.3%), and ferries – 33.3% (in 2017 – 50.0%, in 2010 – 12.5%). In terms of total gross tonnage (GT) of the delivered fleet: 65.9% of them were fishing vessels (in 2017 – not produced, in 2010 – 2.0%) and ferries – 30.6% (in 2017 – 52.3%, in 2010 – 13.0%).

According to order book volume as of the end of 2018, the expected demand for the production of new vessels in Polish shipyards was 82.8 thousand of total gross tonnage (GT) and 96.8 thousand CGT (compensated gross tonnage); in 2017 – 75.8 thousand GT and 105.7 thousand CGT, and in 2010 – 83.8 thousand GT and 117.6 thousand CGT.

Tablica 2 (29). Portfel zamówień na statki Stan w dniu 31 grudnia

Table 2 (29). Shipbuilding order book As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100	previous year = 100
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba statków Number of vessels	21	19	18	23	85,7	127,8
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousand	83,8	83,3	75,8	82,8	92,7	109,2
CGT w tys. CGT in thousand	117,6	129,0	105,7	96,8	75,4	91,6

**Tablica 2 (29). Portfel zamówień na statki (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 2 (29). Shipbuilding order book (cont.)
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	20	19	11	16	55,0	145,5
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousand	47,9	83,3	19,5	20,9	24,0	107,5
CGT w tys. CGT in thousand	93,8	129,0	52,2	41,0	37,8	78,5
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba statków Number of vessels	1	–	7	7	700,0	100,0
Pojemność brutto (GT) w tys. Gross tonnage (GT) in thousand	35,9	–	56,3	61,9	11 278,4	110,0
CGT w tys. CGT in thousand	23,8	–	53,5	55,8	2 705,8	104,4

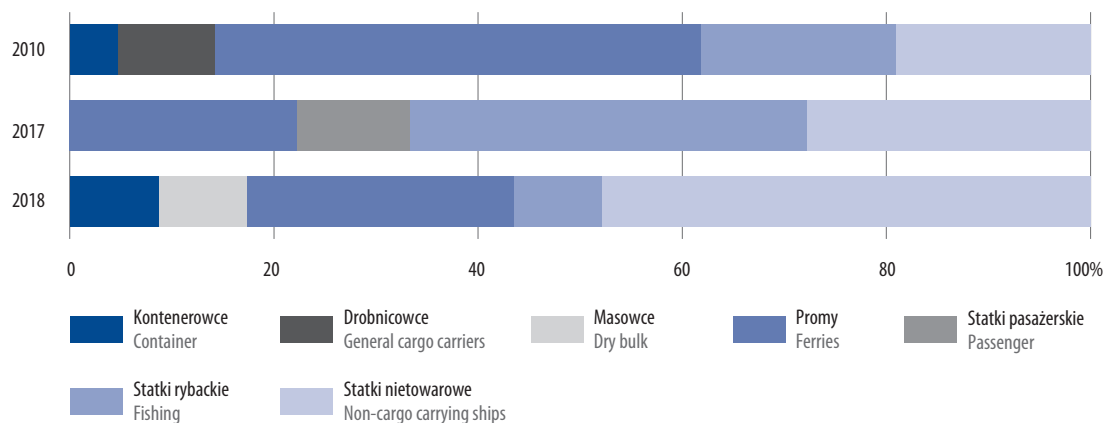
Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku i Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku.
Source: data of Ship Design and Research Centre in Gdańsk and Association of Polish Maritime Industries in Gdańsk.

W 2018 r. w liczbie jednostek zamówionych w polskich stocznjach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe (w tym off-shore) – 47,8% (w 2017 r. – 27,8%, w 2010 r. – 19,0%), promy – 26,1% (w 2017 r. – 22,2%, w 2010 r. – 47,6%), kontenerowce – 8,7% (w 2010 r. – 4,8%), masowce – 8,7% (w 2017 r. oraz w 2010 r. nie odnotowano w portfelach zamówień tego typu statków) oraz statki rybackie – 8,7% (w 2017 r. – 38,9%, w 2010 r. – 19,0%).

In 2018 the highest contributions to the number of vessels ordered in Polish shipyards had other miscellaneous activity vessels (including off-shore structures) – 47.8% (27.9% in 2017, 19.0% in 2010), ferries – 26.1% (22.2% in 2017, 47.6% in 2010), container ships – 8.7% (4.8% in 2010), bulk carriers – 8.7% (no orders in 2017 and 2010) and fishing vessels – 8.7% (38.9% in 2017, 19.0% in 2010).

Wykres 2 (71). Struktura portfela zamówień (GT 100 i więcej)

Chart 2 (71). Structure of order book (GT 100 and more)



Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2018 r. wyniosła 527 sztuk (o 2,4% mniej w porównaniu z 2017 r. i o 14,5% mniej niż w 2010 r.) o łącznym tonażu 4,9 mln BRT (większym niż w 2017 r. o 1,0%, natomiast mniejszym niż w 2010 r. – o 7,5%). Wartość jednostek wyremontowanych w 2018 r. wyniosła 282,0 mln euro, tj. o 9,5% mniej niż w roku poprzednim, a o 22,7% więcej niż w 2010 r.

In 2018 the number of ships repaired in Polish shipyards was 527 (by 2.4% less in comparison with 2017 and by 14.5% less than in 2010) with total tonnage of 4.9 million BRT (by 1.0% more than in 2017 but by 7.5% less than in 2010). The value of ships repaired in 2018 amounted to EUR 282.0 million, i.e. by 9.5% less than in the previous year, and by 22.7% more than in 2010.

Tablica 3 (30). Remonty statków
Table 3 (30). Ship repairs

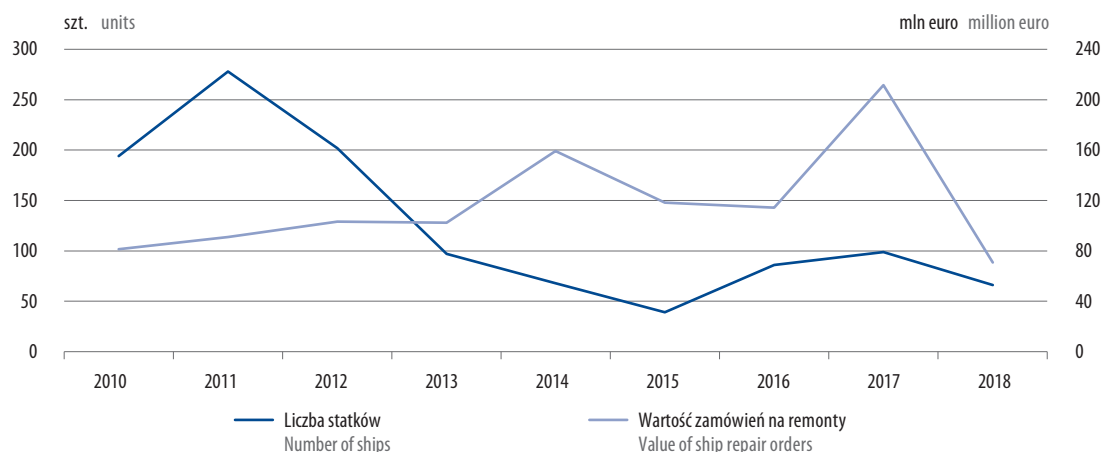
Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Liczba remontów Number of ship repairs	616	610	540	527	96,9	97,6
Wartość w mln euro Value in million euro	229,9	311,8	311,8	282,0	131,3	110,5
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE POMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba remontów Number of ship repairs	256	392	340	358	91,4	105,3
Wartość w mln euro Value in million euro	181,8	274,5	283,7	249,7	130,7	88,0
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP						
Liczba remontów Number of ship repairs	260	218	200	169	108,1	84,5
Wartość w mln euro Value in million euro	48,1	37,3	28,1	32,3	137,6	115,2

Źródło: dane Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.
Source: data of Ship Design and Research Centre in Gdańsk.

Portfel zamówień na remonty w 2018 r. obejmował 66 jednostek (spadek o 33,3% w porównaniu z 2017 r. i o 66,0% w odniesieniu do 2010 r.) o łącznym tonażu 852,2 tys. BRT (mniejszym o 13,7% niż w 2017 r. i o 32,7% niż w 2010 r.).

Repair order book in 2018 covered 66 vessels (a decrease by 33.3% compared to 2017 and by 66.0% in relation to 2010) with total tonnage of 825.2 thousand BRT (by 13.7% less than in 2017 and by 32.7% than in 2010).

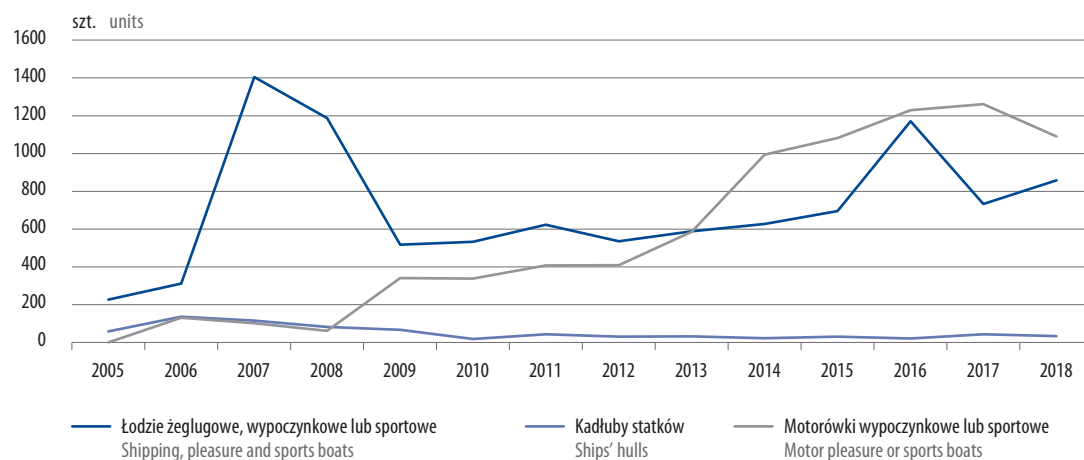
Wykres 3 (72). Portfel zamówień na remonty
Chart 3 (72). Shiprepair order book



Produkcja pozostałych statków w 2018 r. obejmowała 1 096 motorówek wycieczkowych lub sportowych, pełnomorskich (o 13,6% mniej niż w 2017 r., ale 3-krotnie więcej niż w 2010 r.) oraz 862 łodzie żeglugowe, wycieczkowe lub sportowe, pełnomorskie (więcej o 17,0% niż w 2017 r. i o 61,1% w porównaniu z 2010 r.). W 2018 r. wyprodukowano również 34 kadłuby statków pełnomorskich (o 22,7% mniej niż w 2017 r., ale o 78,9% więcej niż w 2010 r.).

In 2018, the number of the other manufactured vessels covered 1,096 pleasure or sports seagoing motor boats (by 13.6% less than in 2017, but three times more than in 2010), and 862 shipping, pleasure or sports seagoing boats (by 17.0% more than in 2017 and by 61.1% more against 2010). In 2018 there were also manufactured 34 hulls for seagoing ships (by 22.7% less than in 2017, but by 78.9% more than in 2010).

Wykres 4 (73). Produkcja pozostałych statków i części statków pełnomorskich
Chart 4 (73). Production of other ships and sections for seagoing vessels



Rozdział VII

Chapter VII

Gospodarka rybna

Fishing economy

Polska flota rybacka w 2018 r. liczyła 827 jednostek (mniej o 0,8% niż w 2017 r., a więcej o 4,3% w porównaniu z 2010 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) wynoszącej 32,4 tys. (większej o 17,4% niż w 2017 r., ale o 13,1% mniejszej w stosunku do 2010 r.) oraz o mocy 80,2 tys. kW (większej o 5,1% w porównaniu z 2017 r., a mniejszej o 7,7% niż w 2010 r.). Statki rybackie będące własnością sektora publicznego stanowiły w latach 2017 i 2018 po 0,6% ogólnej liczby jednostek floty rybackiej oraz odpowiednio 2,9% i 2,5% ich pojemności brutto, natomiast w 2010 r. – 0,9% liczby i 12,9% pojemności brutto.

Polish fishing fleet in 2018 consisted of 827 vessels (less by 0.8% than in 2017, and more by 4.3% in comparison with 2010) with a total gross tonnage (GT) of 32.4 thousand (17.4% more than in 2017 but 13.1% less than in 2010), and engine power of 80.2 thousand kW (5.1% higher in comparison with 2017, and less by 7.7% than in 2010). In the years 2017 and 2018 fishing ships owned by the public sector accounted for 0.6% of total number of fishing fleet, and respectively represented 2.9% and 2.5% of total gross tonnage while in 2010 they contributed to 0.9% of the number and 12.9% of total gross tonnage.

**Tablica 1 (31). Morska flota rybacka według sektorów własności
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 1 (31). Maritime fishing fleet by ownership
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL						
Jednostki pływające Floating craft	793	875	834	827	98,9	99,2
Pojemność brutto w tys. Gross tonnage in thousand	37,3	34,2	27,6	32,4	79,1	117,4
Moc w tys. kW Power in thousand kW	86,9	81,5	76,3	80,2	91,7	105,1
Średni wiek statków w latach Average age in years	27,1	28,5	29,8	30,7	x	x
W TYM SEKTÓR PUBLICZNY OF WHICH PUBLIC SECTOR						
Jednostki pływające Floating craft	7	5	5	5	100,0	100,0
Pojemność brutto w tys. Gross tonnage in thousand	4,8	0,8	0,8	0,8	100,0	100,0
Moc w tys. kW Power in thousand kW	5,7	2,1	2,1	2,1	100,0	100,0

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute.

Na Morzu Bałtyckim i w zatokach połowy są realizowane przez jednostki floty łodziowej i kutrowej. Liczebność floty łodziowej na koniec 2018 r. wyniosła 701 jednostek (mniej o 0,8% niż w 2017 r., a więcej o 9,0% niż w 2010 r.) o łącznej pojemności brutto (GT) 3,9 tys. (mniejszej odpowiednio o 0,8% i 6,5%) oraz o mocy 27,9 tys. kW (mniejszej odpowiednio o 0,2% i 7,9%). Łodzie rybackie stacjonowały we wszystkich województwach nadmorskich: pomorskim (46,8%), zachodniopomorskim (43,8%) oraz warmińsko-mazurskim (9,4% łącznej liczby polskich łodzi rybackich).

W 2018 r. polską flotę rybacką tworzyły, tak jak w roku poprzednim 124 kutry (mniej o 15,1% niż w 2010 r.) o pojemności brutto (GT) 12,0 tys. (o 1,9% wyższej w porównaniu z 2010 r.). Łączna moc tych jednostek wyniosła 34,9 tys. kW i była większa o 0,9% niż w 2017 r., a o 8,6% mniejsza w stosunku do 2010 r. Dla większości kutrów (75,0%) porty macierzyste zlokalizowane były w województwie pomorskim; pozostałe jednostki stacjonowały w portach województwa zachodniopomorskiego.

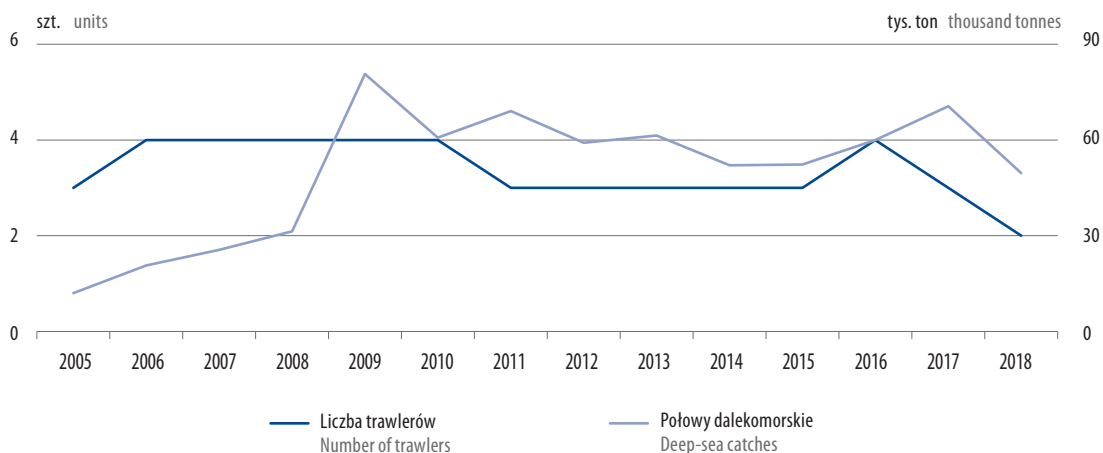
W latach 2017 i 2018 polska flota rybacka oprócz połowów na łowiskach bałtyckich prowadziła również działalność połowową na akwenach Oceanu Atlantyckiego. Zgodnie ze stanem na koniec 2018 r. w skład polskiej floty dalekomorskiej wchodziły 2 trawlerzy (o 1 statek mniej w porównaniu z 2017 r. i o 2 statki mniej niż w 2010 r.), a ich łączna pojemność brutto (GT) wyniosła 16,4 tys. i była wyższa o 41,6% w porównaniu z 2017 r., ale mniejsza o 22,9% wobec 2010 r.).

In the Baltic Sea and in the bays, fishing have been carried out by small scale boat and cutter fleets. At the end of 2018, the small-scale fleet amounted to 701 boats (less by 0.8% than in 2017, and more by 9.0% than in 2010) with total gross tonnage (GT) of 3.9 thousand (lower by 0.8% and 6.5% respectively) and engine power of 27.9 thousand kW (lower by 0.2% and 7.9% respectively). Fishing boats stationed in all coastal Voivodship: Pomorskie (46.8%), Zachodniopomorskie (43.8%) and Warmińsko-Mazurskie (9.4% of total number of Polish small-scale fleet).

In 2018, the Polish fishing fleet, as in the previous year, included 124 cutters (less by 15.1% than in 2010) with a gross tonnage (GT) of 12.0 thousand. (1.9% higher compared to 2010). Total power of these ships was 34.9 thousand kW and was by 0.9% higher than in 2017, and by 8.6% lower than in 2010. Majority of the cutters (75.0%) had their the home ports in the Pomorskie Voivodship while other ships stationed in the Zachodniopomorskie Voivodship.

In addition to Baltic fisheries, Polish fishing fleet operated in the Atlantic Ocean, in the years 2017 and 2018. As at the end of 2018, Polish deep-sea fleet included 2 trawlers (one ship less compared to 2017 and 2 vessels less than in 2010) with total gross tonnage (GT) 16.4 thousand and was higher by 41.6% compared to 2017, but less by 22.9% as compared to 2010).

Wykres 1 (74). Flota i połowy dalekomorskie
Chart 1 (74). Deep-sea fleet and fisheries



Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute.

Moc silników polskiej floty dalekomorskiej na koniec 2018 r. wyniosła 17,4 tys. kW i była większa o 26,9% w porównaniu z 2017 r., a mniejsza o 5,5% niż w 2010 r.

At the end of 2018, engine power of Polish deep-sea fleet amounted to 17.4 thousand kW and was higher by 26.9% against 2017 but lower by 5.5% against 2010.

**Tablica 2 (32). Flota rybacka wycofana z eksploatacji przy pomocy środków publicznych
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 2 (32). Fishing fleet decommissioned with the support of public funds
As of 31st December

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Jednostki pływające Floating craft	18	–	8	5	42,1	62,5
Pojemność brutto Gross tonnage	1 529	–	167	38	32,9	22,8
Moc w kW Power in kW	438	–	505	202	39,2	40,0
Średni wiek statków w latach Average age in years	33,5	–	50,5	32,0	x	x

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute.

W 2018 r. przy wsparciu unijnym z polskiej floty łowczej wycofano łącznie 5 statków (o pojemności brutto GT – 38 i mocy silników – 202 kW), tj. o 3 jednostki mniej i o 77,2% mniejszej pojemności brutto niż w 2017 r. oraz o 13 statków mniej i o 97,5% mniejszej pojemności brutto w stosunku do 2010 r. Średni wiek wycofanych statków wyniósł 32 lata.

In 2018, with the EU support Polish owners decommissioned a total of 5 fishing vessels (gross tonnage – 38 and engine power – 202 kW), i.e. in the number lower by 3 vessels and gross tonnage lower by 77.2% against 2017, and the number lower by 13 vessels and gross tonnage lower by 97.5% against 2010. The average age of the decommissioned vessels was 32 years.

Połowry ryb i innych organizmów morskich w 2018 r. wyniosły 205,5 tys. ton i były mniejsze o 1,3% niż w 2017 r., a o 20,3% wyższe wobec 2010 r. Na Morzu Bałtyckim złowiono 155,9 tys. ton ryb, tj. więcej o 13,2% w porównaniu z rokiem poprzednim i o 41,6% niż w 2010 r.

Catches of fish and other marine organisms in 2018 amounted to 205.5 thousand tonnes and were lower by 1.3% against 2017 but larger by 20.3% against 2010. The Baltic catches amounted 155.9 thousand tonnes of fish, i.e. more by 13.2% compared to the previous year and more by 41.6% than in 2010.

Tablica 3 (33). Pozyskiwanie ryb i bezkręgowców morskich oraz ryb słodkowodnych
Table 3 (33). Harvesting of marine fish, shellfish and freshwater fish

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Połowry ryb i innych organizmów morskich Catches of fish and other marine organisms	170,8	187,0	208,3	205,5	104,7	98,7
dalekomorskie deep-sea	60,7	52,3	70,6	49,6	117,7	70,3
bałtyckie Baltic	110,1	134,7	137,7	155,9	99,1	113,2
Połowry ryb słodkowodnych w wodach śródlądowych ^a Catches of freshwater fish in inland waters ^a	48,4	49,4	53,3	.	101,9	x
Akwakultura Aquaculture	30,8	37,0	38,8	.	101,3	x

a Bez produkcji materiału zarybieniowego w stawach.

Źródło: dane dotyczące połowów ryb i innych organizmów morskich – Morski Instytut Rybacki - Państwowy Instytut Badawczy, dane o połowach ryb słodkowodnych – GUS, dane dotyczące akwakultury – baza FishstatJ, FAO; marzec 2019 r.

a Excluding production of fish-stocking materials in ponds.

Source: Data on catches of fish and other marine creatures – National Marine Research Institute; data on catches of freshwater fish – SCO; data on aquaculture – FAO FishstatJ database updated as of March 2019.

Połowy dalekomorskie w 2018 r. osiągnęły poziom 49,6 tys. ton i zmniejszyły się o 29,7% w porównaniu z rokiem poprzednim i o 18,2% w stosunku do 2010 r. W 2018 r. połowy dalekomorskie prowadzono na łowiskach Atlantyku Południowo-Wschodniego (13,2% połowów ogółem) i Atlantyku Północno-Wschodniego (11,0%).

W 2018 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosły połowy na Atlantyku Północno-Wschodnim (o 13,1%), a zmalały – na Atlantyku Południowo-Wschodnim (o 29,1%). W odniesieniu do 2010 r. połowy w części północnej Atlantyku Wschodniego wzrosły ponad trzykrotnie. W 2010 r. polska flota rybacka nie prowadziła działalności połowowej na Atlantyku Południowo-Wschodnim.

W 2018 r. połowy ryb morskich osiągnęły poziom 202,5 tys. ton (mniejszy o 1,4% w porównaniu z 2017 r., a większy o 25,3% niż w 2010 r.) i stanowiły 98,5% połowów ogółem. Połowy ryb dwuśrodowiskowych wyniosły 0,4 tys. ton (0,2% łącznej masy połowów) i wzrosły o 25,3% w stosunku do 2017 r., natomiast zmniejszyły się o 12,9% wobec 2010 r. Połowy ryb słodkowodnych na Bałtyku wyniosły 2,6 tys. ton (1,3% całości połowów) i były o 3,0% niższe niż przed rokiem, natomiast o 12,2% wyższe w porównaniu z 2010 r.

Połowy bezkręgowców morskich w 2018 r. wyniosły 32,3 tony.

W strukturze gatunkowej połowów, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały szproty, poławiane wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W 2018 r. złowiono 75,7 tys. ton tej ryby, co stanowiło 36,8% wielkości polskich połowów ogółem. Połowy szprota wzrosły o 8,2% w porównaniu z uzyskanymi w roku poprzednim oraz o 28,7% wobec 2010 r.

Polish deep-sea catches reached the level of 49.6 thousand tonnes in 2018, decreased by 29.7% in comparison to the previous year and by 18.2% against 2010. In 2018, deep-sea fishing was conducted in the South-East Atlantic (13.2% of total catches) and the North-East Atlantic (11.0%).

In 2018, as compared to the previous year, catches increased in the North-East Atlantic by 13.1% but decreased by 29.1% in the South-East Atlantic. The North-East Atlantic catches more than tripled against 2010. In 2010 Polish fishing fleet did not conduct fishing activities in the South-East Atlantic.

In 2018, marine fish catches reached the level of 202.5 thousand tonnes (lower by 1.4% against 2017 but 25.3% higher than in 2010) and accounted for 98.5% of total catches. Diadromous fish catches amounted to 0.4 thousand tonnes (0.2% of total weight of catches) and increased by 25.3% compared to 2017 but decreased by 12.9% against 2010. Freshwater fish catches in the Baltic Sea amounted to 2.6 thousand tonnes (1.3% of total catches), decreased by 3.0% against the previous year but grew by 12.2% in comparison with 2010.

The catches of marine invertebrates amounted to 32.3 tonnes in 2018.

As in the previous years, the species structure of catches was dominated by sprats fished only in the Baltic Sea. The sprat capture tonnage was equal to 75.7 thousand tonnes which accounted for 36.8% of total Polish catches. Catches of sprat increased by 8.2% compared to those obtained in the previous year and by 28.7% compared to 2010.

Tablica 4 (34). Połowy ryb według wybranych gatunków
Table 4 (34). Fish catches by selected species

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Dorsze Cod	14 877	18 486	10 513	10 728	67,6	102,0
w tym bałtyckie of which Baltic	12 191	13 617	7 442	6 574	72,1	88,3
Łososie Salmon	48	23	40	42	186,7	105,0
Ostroboki Horse mackerels	39 751	39 701	42 597	25 802	109,0	60,6
Ryby płaskie Flatfishes	12 330	9 644	11 602	15 852	76,0	136,6
Szproty Sprat	58 843	64 175	69 972	75 713	116,6	108,2
Śledzie Herring	24 747	39 712	43 672	52 740	99,3	120,8

Tablica 4 (34). Połowy ryb według wybranych gatunków (dok.)

Table 4 (34). Fish catches by selected species (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Węgorze Eel	53	42	82	75	138,6	91,5
Okonie Perch	838	882	922	630	95,2	68,3

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute.

Połowy ryb płaskich w 2018 r. wyniosły 15,9 tys. ton, tj. więcej o 36,6% w stosunku do roku poprzedniego oraz o 28,6% wobec 2010 r. Ryby płaskie poławiane przez polską flotę rybacką pochodziły głównie z łowisk bałtyckich; w 2018 r. z Bałtyku pozyskano 99,4% masy ryb płaskich, w 2017 r. – 99,6%, a w 2010 r. – 92,2%.

Catches of flatfish amounted to 15.9 thousand tonnes in 2018, i.e. they increased by 36.6% against the previous year and by 28.6% as compared to 2010. Flatfish caught by Polish fishing fleet was originated mainly in the Baltic. In 2018, 99.4% of the flatfish were caught in the Baltic, in 2017 – 99.6%, and in 2010 – 92.2%.

Tablica 5 (35). Obszary działalności połowowej polskiej morskiej floty rybackiej i udział poszczególnych eksploatowanych akwenów

Table 5 (35). Areas of Poland's fishing fleet activity and distribution of explorable fishing areas

Lata Years	Bałtyk Baltic Sea	Ocean Atlantycki Atlantic Ocean						Ocean Spokojny Pacific Ocean		
		północno- zachodni North-West	pół- nocno- -wscho- dni (bez Bałtyku i zalewów) North- -East (excl. Baltic with adjacent waters)	środkowo- -wscho- dni Eastern- -Central	południo- wo- -zachod- ni South- -West	południo- wo- -wscho- dni South- -East	antar- ktyczny Antarctic	północno- zachodni North-West	północno- -wscho- dni North-East	południo- wo- wscho- dni South-East
2005	91,2%	1,1%	3,9%			0,6%	3,2%			
2006	83,5%	0,9%	11,3%				4,3%			
2007	80,8%	0,4%	12,9%				5,9%			
2008	75,0%		4,3%	14,0%			6,7%			
2009	61,9%		2,0%	21,8%			3,9%			10,3%
2010	64,5%		3,1%	8,6%			4,0%			19,8%
2011	61,6%		2,9%	33,4%			1,7%			0,4%
2012	67,1%		3,0%	16,2%		13,7%				
2013	68,6%		3,7%	27,7%						
2014	69,5%	0,2%	3,7%	11,7%		14,9%				
2015	72,0%		3,4%	2,4%		22,1%				
2016	69,8%		3,1%	15,3%		10,2%				1,5%
2017	66,1%		9,6%	6,0%		18,3%				
2018	75,9%		11,0%			13,2%				

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego.
Source: Own study on the basis of data by National Marine Fisheries Research Institute, Gdynia,

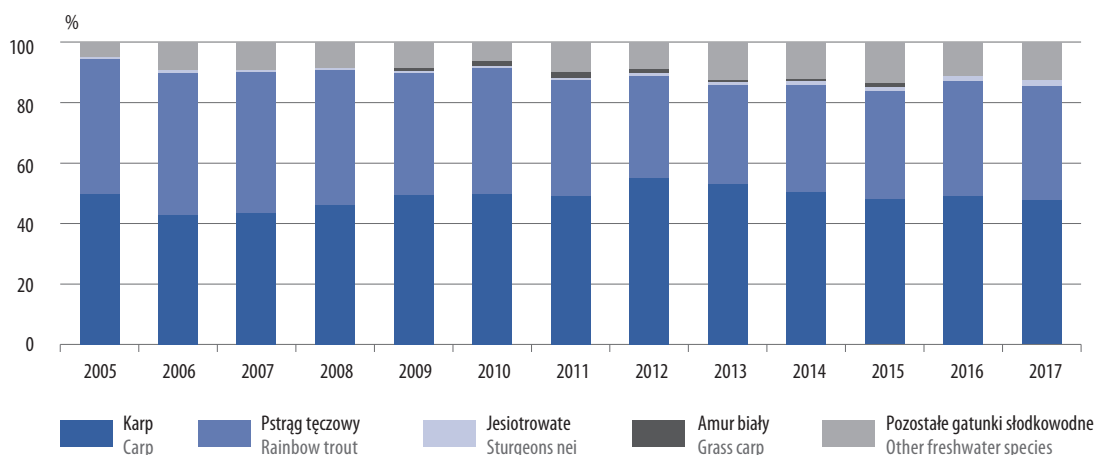
Alternatywną metodą pozyskiwania ryb i innych organizmów morskich jest akwakultura. W większości krajów Unii Europejskiej jest to akwakultura morska, w Polsce – do niedawna sprowadzała się jedynie do chowu i hodowli takich gatunków jak karp czy pstrąg tęczowy.

Zgodnie z danymi FAO, w 2017 r. dzięki akwakulturze pozyskano w Polsce 38,8 tys. ton ryb, tj. więcej o 1,3% niż w 2016 r. oraz o 26,2% wobec 2010 r. W strukturze hodowanych gatunków dominowały karpie (47,2%) i pstrągi tęczowe (37,3%). Ryby jesiotrowate stanowiły 1,6% ogólnej masy organizmów pozyskanych metodą akwakultury.

Aquaculture is an alternative method for acquiring of fish and other marine creatures. Majority of the EU member countries deal with marine aquaculture while in Poland in involved the breeding of carps or rainbow trouts until recently.

According to data by FAO, 38.8 thousand tonnes of fish originated from the aquaculture in Poland in 2017, i.e. more by 1.3% than in 2016 and more by 26.2% against 2010. In the species structure of the bred fish prevailed common carps (47.2%) and rainbow trouts (37.3%). Sturgeons accounted for 1.6% of total weight of aquatic organism produced by means of aquaculture.

Wykres 2 (75). Struktura gatunkowa akwakultury
Chart 2 (75). Aquaculture by species



Źródło: dane z bazy FishstatJ FAO.
Source: data from database FishstatJ, FAO.

W 2018 r. na polskim rynku zaobserwowano zwiększenie podaży większości produktów przetwórstwa rybnego. W porównaniu z rokiem poprzednim największy wzrost odnotowano w grupie ryb morskich mrożonych (o 22,9%). Zwiększyła się produkcja konserw i prezerw z ryb (o 7,8%) oraz ryb wędzonych (o 5,3%), mniejsza była natomiast podaż ryb i produktów rybnych solonych (o 6,3%). W stosunku do 2010 r. wzrost podaży dotyczył wszystkich analizowanych rodzajów produktów przetwórstwa rybnego (z wyjątkiem ryb i produktów rybnych solonych – spadek o 0,3%), a największy odnotowano w grupie ryb morskich mrożonych (o 83,0%).

In 2018, the supply of the majority of fish processing products was found to have increased on the Polish market. The most considerable growth was reported in the category of frozen and chilled marine fish which was 22.9% in comparison to the previous year. Growths were also reported in the quantity of manufactured tinned and preserved fish (by 7.8%) and smoked fish (by 5.3%). On the other hand the supply of the salted fish and fish products decreased (by 6.3%). As compared to 2010, an increase in the supply concerned all the analyzed types of fish processing products, except for the salted fish and fish products (a fall by 0.3%), and the greatest growth was reported in the category of the frozen and chilled marine fish (by 83.0%).

Tablica 6 (36). Produkcja wybranych przetworów rybnych ^a
Table 6 (36). Manufacture of selected fish processing products ^a

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Ryby morskie mrożone Frozen and chilled marine fish	44,2	77,7	65,8	80,9	93,3	122,9
Ryby i produkty rybne solone Salted fish and fish products	15,5	16,7	16,4	15,4	105,1	93,7
Ryby wędzone Smoked fish	83,0	91,5	82,9	87,3	84,7	105,3
Konserwy i przerwy z ryb Tinned and preserved fish	68,1	77,9	85,2	91,8	101,5	107,8
konserwy tinned fish	50,0	57,0	63,9	68,9	101,7	107,8
przerwy preserved fish	18,1	20,9	21,3	22,9	101,0	107,6

^a Bez głów, ogonów i pęcherzy pławnych ryb.
^a Beheaded, without tails and swim bladders.

W analizowanych latach import ryb i innych organizmów morskich był ponad dwukrotnie większy niż eksport. W 2018 r. z Polski wyeksportowano łącznie 208,2 tys. ton tych produktów (więcej o 12,3% w porównaniu z rokiem poprzednim oraz o 47,6% niż w 2010 r.), natomiast z zagranicy przywieziono 522,3 tys. ton (więcej odpowiednio o 4,7% i 32,0%).

W strukturze eksportu ryb i innych organizmów morskich dominują filety rybne; ich udział w 2018 r. wyniósł 46,1%, ponad jedną czwartą stanowiły produkty z grupy ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia, a 20,7% – ryby zamrożone, z wyłączeniem filetów. W ogólnej masie netto eksportowanych produktów przemysłu rybnego najmniejszy był udział skorupiaków i mięczaków.

Głównymi kierunkami eksportu z Polski produktów przetwórstwa rybnego były Niemcy, Dania i Francja. W 2018 r. udział eksportu tych produktów do Niemiec wyniósł 34,3% (z czego 51,8% stanowiły ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia), do Danii wyeksportowano 13,6% (z czego 54,5% stanowiły ryby zamrożone, a 33,9% – filety rybne i pozostałe mięso rybne), a do Francji – 8,5% (z czego 63,3% stanowiły filety rybne i pozostałe mięso rybne).

Masa produktów przetwórstwa rybnego wyeksportowanych do Niemiec w 2018 r. była wyższa o 6,9% niż przed rokiem oraz o 79,9% w stosunku do 2010 r. Wzrost obserwowano również w przypadku eksportu tego rodzaju produktów do Danii (odpowiednio o 12,6% i 4,6%) oraz Francji (o 1,7% i 18,3%).

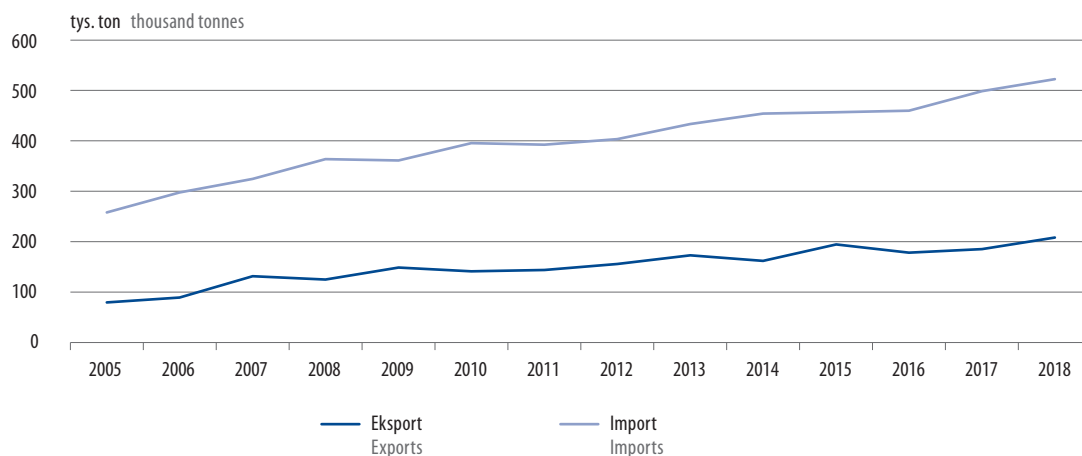
In the analysed years, the weight of imports of the fish and shellfish products were twice as large as their exports. In 2018, total weight of the fishery products dispatched from Poland totaled 208.2 thousand tonnes (12.3% more than the previous year, and 47.6% more than in 2010). There were 522.3 thousand tonnes of the fishery products were brought from abroad (more by 4.7%, and more by 32.0% respectively).

Fish fillets prevailed throughout the structure of exports; the weight of these fillets represented 46.1% of the exports products; dried, salted or smoked fish and edible meals and pellets exceeded one fourth of them whereas frozen and chilled fish excluding fillets contributed to 20.7% of the exported fishery products in 2018. The lowest share in the net weight of the exported fish products represented crustaceans and molluscs.

Germany, Denmark and France were the top export destinations for Polish fish and fish processing products. In 2018, the share of those commodities dispatched to Germany was 34.3% (of which 51.8% were the dried, salted or smoked fish and edible meal for human consumption), dispatched to Denmark – 13.6% (of which 54.5% were frozen fish, 33.9% were fish fillets and other fish meat), France – 8.5% (of which 63.3% were fish fillets and other fish meat).

In 2018, the weight of fish products exported to Germany was 6.9% larger than the preceding year and by 79.9% larger against 2010. Growths were reported also in the commodities dispatched to Denmark (by 12.6% and 4.6%, respectively) and France (by 1.7% and 18.3%).

Wykres 3 (76). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich
Chart 3 (76). Exports and imports of fish and other marine organisms



W strukturze importu produktów przetwórstwa rybnego największe znaczenie miały filety rybne i pozostałe mięso rybne oraz ryby świeże i schłodzone, które w 2018 r. stanowiły odpowiednio 39,6% i 37,2%. Najmniejszy był udział produktów z grupy ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia oraz mięczaków.

Do Polski najczęściej produktów przetwórstwa rybnego w 2018 r. sprowadzono z Norwegii (37,5% masy importowanych produktów), następnie ze Szwecji (8,0%) oraz z Chin (7,2%). Z Norwegii i Szwecji przywożono głównie ryby świeże i schłodzone (66,3% importu z Norwegii i 66,4% importu ze Szwecji), natomiast z Chin – filety rybne i pozostałe mięso rybne (98,3% importu z Chin).

W 2018 r. masa produktów przetwórstwa rybnego sprowadzonych do Polski z Norwegii była większa o 16,9% niż w roku poprzednim i o 39,7% w stosunku do 2010 r. Import tych produktów ze Szwecji wzrósł w skali roku o 14,3% i był ponad 5-krotnie większy niż w 2010 r., natomiast z Chin – zmniejszył się odpowiednio o 7,2% i 18,8%.

In 2018, fish fillets, other fish meat, fresh and chilled fish prevailed throughout the structure of imports, accounting for 39.6% and 37.2% respectively. The lowest shares had the dried, salted, smoked fish, meal and molluscs.

In 2018, the most substantial quantities of fish processing commodities were imported from Norway (37.5% of the weight of imported products), Sweden (8.0%) and China (7.2%). Norway and Sweden were the main source for fresh and chilled fish dispatched to Poland (66.3% of products imported from Norway and 66.4% of products imported from Sweden). Fillets and other fish meat was dispatched from China (98.3% of fish products from China).

In 2018, the weight of fish products imported from Norway to Poland was larger by 16.9% than the preceding year and by 39.7% larger than 2010. The weight of the fish commodities dispatched from Sweden grew by 14.3% against the previous year and was more than fivefold larger than 2010 whereas the imports from China decreased by 7.2% and 18.8% respectively.

Tablica 7 (37). Eksport i import ryb i innych organizmów morskich
Table 7 (37). Exports and imports of fish and other marine organisms

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
	w tonach in tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
EKSPORT EXPORTS						
OGÓŁEM TOTAL	141 063,8	194 321,2	185 368,1	208 195,3	104,1	112,3
ryby żywe live fish	506,5	735,7	1 804,9	1 174,9	124,3	65,1
ryby świeże fresh fish	30 316,1	31 818,5	10 137,2	7 799,5	113,4	76,9
ryby mrożone frozen and chilled fish	13 870,9	35 070,4	30 879,9	43 019,9	98,3	139,3
filety rybne fish fillets	52 997,1	70 500,4	86 702,0	96 045,0	114,1	110,8
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	37 542,9	54 894,3	54 591,2	59 057,0	92,3	108,2
skorupiaki crustaceans	5 090,8	781,3	841,3	645,1	103,1	76,7
mięczaki molluscs	739,4	520,4	411,6	453,9	146,0	110,3
IMPORT IMPORTS						
OGÓŁEM TOTAL	395 554,9	456 817,0	498 752,7	522 316,3	100,6	104,7
ryby żywe live fish	4 014,7	4 528,6	4 477,7	3 883,5	79,8	86,7
ryby świeże fresh fish	110 873,5	174 347,5	180 259,7	194 238,8	102,3	107,8
ryby mrożone frozen and chilled fish	84 626,9	85 826,7	109 265,3	108 262,9	105,1	99,1
filety rybne fish fillets	187 652,8	179 895,0	194 383,1	206 724,8	97,2	106,3
ryby suszone, solone, wędzone; mączka rybna do jedzenia dried, salted or smoked fish; meals and pellets fit for human consumption	1 951,8	2 975,1	2 575,3	1 601,7	102,8	62,2
skorupiaki crustaceans	5 530,1	7 303,0	6 342,4	5 815,8	108,1	91,7
mięczaki molluscs	905,1	1 941,1	1 449,1	1 788,8	90,2	123,4

Rozdział VIII

Chapter VIII

Szkolnictwo morskie i nauka

Maritime education and science

Wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej kształcą branżowe szkoły I stopnia, technika, szkoły policealne oraz szkoły wyższe. Branżowe szkoły I stopnia przygotowują do pracy w zawodach monter kadłubów okrętowych i monter kadłubów jednostek pływających. W roku szkolnym 2018/19 do szkół tych uczęszczały 193 osoby, tj. więcej o 9,7% niż w roku poprzednim i o 21,4% w porównaniu z rokiem 2010/11.

The qualified maritime staff is educated by first degree vocational schools, technical high schools, post-secondary schools, universities or academies. The first degree vocational schools prepare to work as a ship or other floating structure assembler. There were 193 persons who attended those schools over the 2018/2019 school year, i.e. by 9.7% more than the preceding year and by 21.4% more in comparison to the 2010/2011 situation.

Tablica 1 (38). Uczniowie i absolwenci branżowych szkół I stopnia według zawodów
Table 1 (38). Students and graduates of stage I sectoral vocational schools by occupations

Wyszczególnienie Specification	Uczniowie Students				Absolwenci ^a Graduates ^a
	ogółem total	w tym w klasie of which grade			
		pierwszej first	programowo najwyższej highest according to the curriculum		
Monter kadłubów okrętowych Hull assembler	2010/11 ^b	159	64	94	140
	2016/17 ^b	134	79	22	25
	2017/18	112	16	23	6
	2018/19	80	17	51	18
Monter kadłubów jednostek pływających Hull and deck assembler	2017/18	64	64	–	–
	2018/19	113	58	–	–

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego. b Dane dotyczą zasadniczych szkół zawodowych.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

a Graduates from the previous school year. b Data concern basic vocational schools.
Source: data of the Ministry of National Education.

Technika kształcą uczniów w zawodach: technik budownictwa okrętowego, technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik eksploatacji portów i terminali oraz od roku szkolnego 2017/18 – w zawodzie technik budowy jednostek pływających. W roku szkolnym 2018/19 w placówkach tych uczyło się łącznie 1 749 osób, tj. mniej o 3,4% niż rok wcześniej, a więcej o 33,5% w stosunku do roku 2010/11. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 21,0% (w roku szkolnym 2017/18 – 20,4%, a w roku 2010/11 – 9,8%). Największą popularnością cieszyły się zawody technik nawigator morski (33,1% ogółu uczniów) oraz technik mechanik okrętowy (28,4%). Obserwuje się również rosnące zainteresowanie kształceniem w zawodzie technik eksploatacji portów i terminali. W roku szkolnym 2018/19 do tego zawodu przygotowywało się 463 uczniów, tj. o 6,4% więcej niż rok wcześniej i ponad 9-krotnie

The professions of technicians in naval architecture, sea navigation, ship mechanical engineering, terminal operations, as well as floating structures building technicians since the year 2017/2018, have been taught in the technical high schools. In the year 2018/2019 these schools were attended by 1,749 persons i.e. by 3.4% less than the year before, however by 33.5% more against the 2010/2011 year. Females constituted 21.0% of total number of students (in 2017/2018 – 20.4%, in 2010/2011 – 9.8%). Among the most popular professions there were sea navigation technicians (33.1%) and ship mechanical engineering technicians (28.4% of total number of students). In addition, the terminal operation technician education is becoming more and more popular. In the 2018/2019 school year there were 463 students trained in that profession, i.e. by 6.4% more than

więcej w stosunku do roku 2010/11. Wśród kobiet uczących się w technikach kształcących kadrę dla gospodarki morskiej najczęściej wybierane były zawody technik eksploatacji portów (58,7%) oraz technik nawigator morski (39,1%).

the preceding year and over nine-fold more against the 2010/2011 year. The female students of the maritime high schools most frequently decided to learn the profession of the terminal operations technician (58.7%) and sea navigation technician (39.1%).

Tablica 2 (39). Uczniowie i absolwenci techników^a według zawodów
Table 2 (39). Students and graduates of technical^a secondary schools by occupations

Wyszczególnienie Specification		Uczniowie Students				Absolwenci ^b Graduates ^b
		ogółem total	w tym kobiety of which females	z liczby ogółem – w klasie of total numer – grade		
				pierwszej first	programowo najwyższej highest according to the curriculum	
Technik budowy jednostek pływających Offshore vessel construction technician	2017/18	39	3	39	–	–
	2018/19	92	2	48	–	–
Technik budownictwa okrętowego Naval architecture technician	2010/11	210	1	–	94	62
	2016/17	232	3	68	30	21
	2017/18	187	5	12	52	13
	2018/19	119	2	–	64	25
Technik nawigator morski Sea navigator technician	2010/11	631	121	193	139	88
	2016/17	604	153	151	140	140
	2017/18	592	145	155	146	69
	2018/19	579	144	151	127	102
Technik mechanik okrętowy Ship mechanical engineering technician	2010/11	419	1	117	84	81
	2016/17	563	5	151	120	96
	2017/18	557	5	147	126	97
	2018/19	496	4	115	118	95
Technik eksploatacji portów i terminali Terminal operations technician	2010/11	50	5	34	–	–
	2016/17	346	162	145	22	14
	2017/18	435	212	148	72	8
	2018/19	463	216	153	85	36

a W roku szkolnym 2010/11 łącznie z technikami uzupełniającymi. b Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

a In the 2010/11 school year including supplementary secondaries technical schools. b Graduates from the previous school year.

Source: data of the Ministry of National Education.

Szkoły policealne swoją ofertę edukacyjną kierują do absolwentów liceów ogólnokształcących, umożliwiając osobom mającym wykształcenie średnie ogólne zdobycie kwalifikacji zawodowych. Szkoły policealne kształcą uczniów w zawodach: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy i technik eksploatacji portów i terminali. W roku 2018/19 w szkołach tych uczyło się łącznie 530 osób, tj. o 3,8% mniej niż w roku poprzednim, natomiast 2-krotnie więcej w porównaniu z rokiem szkolnym 2010/11. W ogólnej liczbie uczniów kobiety stanowiły 40,9% (w roku szkolnym 2017/18 – 41,9%, a w roku 2010/11 – 5,0%). Największą popularnością cieszył się zawód – technik eksploatacji portów i terminali (91,5% ogółu uczniów); wśród osób kształcących się w tym zawodzie 44,3% stanowiły kobiety.

The post-secondary schools address their learning opportunities to the graduates of general education high schools, thus enabling them to obtain vocational skills. The post-secondary school provide education in the professions of technicians in sea navigation, sea mechanical engineering and terminal operations. In the 2018/2019 school year, a total of 530 students attended those institutions, i.e. 3.8% less than the preceding year, however two-fold more against the year 2010/2011. Females represented 40.9% of all students (in 2017/2018 – 41.9%, in 2010/2011 – 5.0%). The profession of terminal operations technician was the mostly favored one (91.5% of the total number of students). The share of terminal operations female students was 44.3%.

Tablica 3 (40). Uczniowie i absolwenci szkół policealnych według zawodów
Table 3 (40). Students and graduates of post-secondary schools by occupations

Wyszczególnienie Specification		Uczniowie Students				Absolwenci ^a Graduates ^a
		ogółem total	w tym kobiety of which females	z liczby ogółem – w klasie of total numer – grade		
				pierwszej first	programowo najwyższej highest according to the curriculum	
Technik nawigator morski Sea navigator technician	2010/11	185	13	83	1	31
	2016/17	39	–	18	–	–
	2017/18	26	–	10	–	–
	2018/19	35	2	27	2	16
Technik mechanik okrętowy Ship mechanical engineering technician	2010/11	76	–	42	–	17
	2016/17	20	–	7	–	42
	2017/18	10	–	4	–	–
	2018/19	10	–	7	–	6
Technik eksploatacji portów i terminali Terminal operations technician	2014/15	591	232	471	168	77
	2016/17	629	247	458	178	174
	2017/18	515	231	367	170	81
	2018/19	485	215	416	180	41

a Absolwenci z poprzedniego roku szkolnego.

Źródło: dane Ministerstwa Edukacji Narodowej.

a Graduates from the previous school year.

Source: data of the Ministry of National Education.

Uczelnie morskie kształcą przyszłych oficerów floty handlowej oraz kadre dla gospodarki morskiej na poziomie inżynierskim i magisterskim, a także prowadzą kształcenie uzupełniające dla oficerów i specjalistów z branży morskiej. Uczelnie morskie umożliwiają zdobywanie wiedzy na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych, a oferta kierunków i specjalności odpowiada na aktualne zapotrzebowanie rynku pracy.

Higher education institutions provide education for officer positions onboard maritime merchant fleet, bachelor and master degree studies for managerial positions in maritime sector as well as postgraduate courses for officers and maritime economy experts. Maritime education establishments enable learning as part of full-time and part-time courses, and the proposed faculties respond to the current needs of the labour market.

Tablica 4 (41). Studenci uczelni morskich
Table 4 (41). Students of maritime academies

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which females	Z liczby ogółem – na studiach Of total number – studies in	
			stacjonarnych full-time programmes	niestacjonarnych part-time programmes
OGÓŁEM TOTAL				
2010/11	10 402	3 917	5 602	4 800
2016/17	8 911	2 762	6 397	2 514
2017/18	8 157	2 500	5 844	2 313
2018/19	7 387	2 205	5 518	1 869
UNIwersytet Morski^a w Gdyni GDYNIA MARITIME UNIVERSITY^a				
2010/11	6 894	2 941	3 116	3 778
2016/17	5 343	1 782	3 560	1 783
2017/18	4 899	1 597	3 348	1 551
2018/19	4 359	1 364	3 195	1 164
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN				
2010/11	3 508	976	2 486	1 022
2016/17	3 568	980	2 837	731
2017/18	3 258	903	2 496	762
2018/19	3 028	841	2 323	705

^a Do roku akademickiego 2017/18 – Akademia Morska w Gdyni.
^a Until the 2017/18 academic year – Gdynia Maritime Academy.

Ważnymi placówkami kształcenia specjalistów dla gospodarki morskiej są dwie wyższe uczelnie państwowe – Uniwersytet Morski w Gdyni (do roku akademickiego 2017/18 – Akademia Morska) oraz Akademia Morska w Szczecinie. W roku akademickim 2018/19 na obu uczelniach studiowało łącznie 7 387 osób, tj. mniej o 9,4% niż w roku poprzednim i o 29,0% w porównaniu z rokiem 2010/11 (liczba kobiet studiujących zmniejszyła się odpowiednio o 11,8% i 43,7%). Trzy czwarte studentów wybrało formę kształcenia stacjonarnego, podczas gdy w roku 2010/11 – niewiele ponad połowa (53,9%).

There are two important higher education public institutions for maritime experts, i.e. Gdynia Maritime University (Maritime Academy until the 2017/2018 year) and Maritime University in Szczecin. In the year 2018/2019, a total of 7,387 persons attended those both institutions collectively, i.e. 9.4% less than the preceding year and 29.0% less in comparison to the 2010/2011 year (the number of female students decreased by 11.8% and 43.7%, respectively). Three-thirds of the students decided to attend full-time courses whereas that number was marginally over a half (53.9%) in 2010/2011.

Tablica 5 (42). Absolwenci uczelni morskich
Table 5 (42). Graduates of maritime academies

Lata Years	Ogółem Total	W tym kobiety Of which females	Z liczby ogółem – na studiach Of total number – studies in	
			stacjonarnych full-time programmes	niestacjonarnych part-time programmes
OGÓŁEM TOTAL				
2009/10	2 214	1 038	944	1 270
2015/16	1 791	819	1 168	623
2016/17	2 101	957	1 424	677
2017/18	1 723	753	1 224	499
UNIwersYTET MORSKI^a W GDYNI GDYNIA MARITIME UNIVERSITY^a				
2009/10	1 536	848	565	971
2015/16	1 134	575	677	457
2016/17	1 341	664	822	519
2017/18	1 110	516	720	390
AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE MARITIME UNIVERSITY IN SZCZECIN				
2009/10	678	190	379	299
2015/16	657	244	491	166
2016/17	760	293	602	158
2017/18	613	237	504	109

a Do roku akademickiego 2017/18 – Akademia Morska w Gdyni.
 a Until the 2017/18 academic year – Gdynia Maritime Academy.

W latach 2010–2018 mury Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Akademii Morskiej w Szczecinie opuściło łącznie 17 896 absolwentów, w tym 8 430 kobiet (47,1%). Z ogólnej liczby absolwentów 10 496 osób (58,6%) ukończyło studia stacjonarne.

W roku akademickim 2018/19 Uniwersytet Morski w Gdyni kształcił studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Elektrycznym, Mechanicznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa. Naukę na uczelni tej pobierało 4 359 studentów, tj. mniej o 11,0% niż w roku poprzednim i o 36,8% w porównaniu z rokiem 2010/11. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 31,3%, natomiast w latach akademickich 2017/18 i 2010/11 odpowiednio 32,6% i 42,7%. Formę kształcenia stacjonarnego wybrało 3 195 osób, tj. 73,3% wszystkich studiujących na tej uczelni.

In the years 2010–2018, a total of 17,896 graduates left the confines of Gdynia Maritime University and Maritime University in Szczecin, including 8,430 women (47.1%). Out of the total number of the graduates, a total of 10,496 persons (58.6%) graduated from the full-time studies.

In the 2018/2019 academic year, Gdynia Maritime University provided learning opportunities at four faculties of: Navigation, Electrical Engineering, Marine Engineering, Business Administration and Commodity Sciences. The number of students attending the University was 4,359, i.e. 11.0% less than the preceding year and 36.8% less than in 2010/2011 year. The share of female students was 31.3%, and in 2017/2018 and 2010/2010 – 32.6% and 42.7% respectively. A total of 3,195 persons, i.e. 73.3% of all students of the University, decided to attend full-time programmes.

W roku akademickim 2017/18 Uniwersytet Morski w Gdyni ukończyło 1 110 osób, tj. mniej o 17,2% niż w roku poprzednim i o 27,7% niż w roku 2009/2010. W latach 2010–2018 uczelnia wykształciła 12 066 absolwentów, w tym 6 395 kobiet (53,0%). Z ogólnej liczby absolwentów – 9 032 osoby (51,9%) ukończyły studia stacjonarne.

W roku akademickim 2018/19 Akademia Morska w Szczecinie kształciła studentów na wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym oraz Inżynierijno-Ekonomicznym Transportu. Na uczelni tej wiedzę zdobywało 3 028 studentów, tj. mniej o 7,1% niż w roku poprzednim i o 13,7% w porównaniu z rokiem 2010/11. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 27,8% i odsetek ten był zbliżony jak w latach 2017/18 i 2010/11. Wśród wszystkich studiujących dominowali studenci na studiach stacjonarnych; ich udział wyniósł 76,7% (wobec 76,6% w roku 2017/18 i 70,9% – w roku 2010/11).

W roku akademickim 2017/18 Akademię Morską w Szczecinie ukończyło 613 absolwentów, tj. mniej o 19,3% niż w poprzednim roku akademickim i o 9,6% – niż w roku 2009/10. W latach 2010–2018 uczelnia wykształciła łącznie 5 830 absolwentów, w tym 2 035 kobiet (34,9%). Z ogólnej liczby absolwentów 4 230 (72,6%) ukończyło studia stacjonarne.

Inne wyższe uczelnie w kraju również oferują kierunki i specjalności mające znaczenie dla gospodarki morskiej. Uniwersytet Gdański edukację o charakterze morskim prowadził na Wydziale Oceanografii i Geografii – na kierunkach Oceanografia i Akwakultura – Biznes i Technologia, a na Wydziale Ekonomicznym – na kierunku Ekonomia (specjalność międzynarodowy transport i handel morski). Na Politechnice Gdańskiej edukacja taka realizowana była przede wszystkim na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa. Uniwersytet Szczeciński działalność dydaktyczną o tematyce morskiej prowadził na Wydziale Nauk o Ziemi – na kierunkach: Geografia (specjalność geografia morza i wybrzeża), Oceanografia, Turystyka i Rekreacja (specjalność turystyka morska i nadmorska) oraz na kierunku Marine and Coastal Geosciences (studia prowadzone w języku angielskim).

In the 2017/2018 academic year the number of persons who graduated from the Gdynia Maritime University amounted to 1,110, i.e. less by 17.2% than the preceding year, and 27.7% less than in 2009/2010. Over the years 2010–2018, the number of graduates amounted to 12,066 persons including 6,395 women (53.0%). Out of the total number of the graduates, 9,032 persons (51.9%) graduated from full-time programmes.

In the academic year 2018/2019, Maritime University in Szczecin educated its students at the faculties of: Navigation, Marine Engineering, Engineering and Economics of Transport. At the university 3,028 students broaden their knowledge, i.e. by 7.1% less than the previous year, and by 13.7% less in comparison to the 2010/2011 year. The share of female students was 27.8% and was similar to those concerning the years 2017/2018 and 2010/2011. Full-time programme participants prevailed against the total number of students, and the share of the former amounted to 76.7% (in comparison to 76.6% in 2017/2018, and 70.9% in 2010/2011).

In the 2017/2018 academic year the number of persons who graduated from the Maritime University in Szczecin amounted to 613, i.e. less by 19.3% than the preceding year, and 9.6% less than in 2009/2010. Over the years 2010–2018, the number of graduates amounted to 5,830 persons including 2,035 women (34.9%). Out of the total number of the graduates, 4,230 persons (72.6%) graduated from full-time programmes.

Other higher education institutions in the country also offer faculties related to maritime economy. University of Gdansk provided maritime education at the faculties of: Oceanography and Geography, field of Oceanography and Aquaculture – Business and Technology, Economics, field of Economics (speciality of International Transportation and Seaborne Trade). Gdansk University of Technology provided such education mainly at the Faculty of Ocean Engineering and Ship Technology. University of Szczecin conducted maritime teaching at the Faculty of Geosciences in the field of Geography (speciality of sea and coast geography), Oceanography, Tourism and Recreation (speciality of maritime and coastal tourism), and in the field of Marine and Coastal Geosciences (studies in English).

Istotne znaczenie w kształceniu przyszłej kadry dla gospodarki morskiej ma Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, który oferuje nowoczesne kierunki i specjalności zawodowe w odpowiedzi na potrzeby rynkowe. W roku akademickim 2018/19 Wydział Techniki Morskiej i Transportu kontynuował kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego stopnia (zawodowe) i drugiego stopnia na kierunkach: Oceanotechnika, Transport (specjalność techniki transportu zintegrowanego) oraz Budowa Jachtów, Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa kształcił na kierunku Rybactwo, a Wydział Mechaniczny – na kierunku Inżynieria Środowiska (specjalność inżynieria środowiska morskiego).

W roku akademickim 2018/19, poza uczelniami morskimi, na wyższych uczelniach kształcących wykwalifikowaną kadrę dla gospodarki morskiej studiowało łącznie 1 773 studentów, tj. mniej o 13,2% niż w roku poprzednim i o 49,3% – w porównaniu z rokiem 2010/11. W ogólnej liczbie studentów kobiety stanowiły 44,7% (wobec 42,8% w roku 2017/18 i 41,0% – w roku 2010/11). Formę studiów stacjonarnych wybrało 1 561 osób, tj. 88,0% wszystkich studiujących. W latach 2010–2018 mury tych uczelni opuściło łącznie 6 222 absolwentów (udział kobiet wyniósł 53,3%) i większość stanowiły osoby kończące studia stacjonarne (90,9%).

W celu zwiększenia zasobu wiedzy oraz znalezienia dla niej nowych zastosowań, podmioty prowadzą działalność badawczą i rozwojową. W 2017 r. spośród 18,6 tys. podmiotów gospodarki morskiej tylko 49 jednostek (0,3%) wykazało nakłady na taką działalność, tj. o 2 podmioty więcej niż w roku poprzednim. W 2017 r. nakłady wewnętrzne na działalność badawczą i rozwojową wyniosły 211 688,5 tys. zł, tj. mniej o 1,9% w porównaniu z rokiem poprzednim, a nakłady zewnętrzne na tę działalność ukształtowały się na poziomie 13 798,0 tys. zł, tj. o 0,9% mniejszym niż w 2016 r.

Another institution important for educating maritime staff is West Pomeranian University of Technology that offer modern vocational faculties in response to the needs of the market. In the academic year 2018/2019, the Faculty of Maritime Technology and Transport continued teaching maritime engineers within the bachelor (vocational) and master programmes in the fields of: Ocean Technology, Transport (specialty of integrated transport technologies), Yacht Building. The Faculty of Food Science and Fisheries provided education in the field of Fisheries, while the Faculty of Maritime Engineering run programmes in the field of Environmental Engineering (specialty of Maritime environmental engineering).

Apart from the maritime academies and universities, the number of students of other higher institutions establishments for maritime experts totaled 1,773, i.e. 13.2% less than the preceding year and 49.3% less in comparison to the 2010/2011 year. The share of women in the total number of students amounted to 44.7% (in comparison to 42.8% in the 2017/2018 year, and 41.0% in the 2010/2011). A total of 1,561 persons, i.e. 88.0% of the total number of students, decided to participate in full-time programmes. In the years 2010–2018, a total of 6,222 graduates left the confines of that institutions (the share of females amounted to 53.3%), and majority of those graduates (90.9%) completed full-time programmes.

There are establishments that run R&D activity in order to broaden the knowledge as well as to find new uses for that. In 2017, merely 49 entities (0.3%) out of 18.6 thousand of maritime economy establishments reported expenditure on that activity, i.e. 2 entities more than the preceding year. In 2017, internal expenditure on research and development activity amounted to PLN 211,688.5 thousand, i.e. 1.9% less in comparison to the previous year whereas external expenditures on R&D reached the level of PLN 13,798.0 thousand, i.e. 0.9% less than in 2016.

Rozdział IX

Chapter IX

Turystyka morska i przybrzeżna

Coastal and maritime tourism

Baza noclegowa turystyki na obszarach nadmorskich obejmuje gminy, które są usytuowane nad Morzem Bałtyckim lub których więcej niż 50% powierzchni znajduje się w odległości 10 km od morza. Dodatkowo gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, gmina miejsko-wiejska – Sianów i m. Koszalin zostały w uzgodnieniu z Eurostatem uznane za nadmorskie. Szczecin pomimo, iż nie został zaliczony do obszarów nadmorskich, jest również ujęty w niniejszym rozdziale ze względu na położenie nad morskimi wodami wewnętrznymi i ściśle powiązania z morzem.

Wśród turystycznych obiektów noclegowych wyróżnia się obiekty hotelowe (hotele, motele, pensjonaty i inne obiekty hotelowe) oraz pozostałe obiekty noclegowe (m.in. schroniska, ośrodki kolonijne, kempingi, pola biwakowe, ośrodki wczasowe, hostele, zespoły domków turystycznych, zakłady uzdrowiskowe, pokoje gościnne).

W 2018 r. na obszarach nadmorskich odnotowano 2 679 turystycznych obiektów noclegowych (więcej o 4,4% w porównaniu z 2017 r.), w tym 486 obiektów hotelowych (więcej o 6,3%) oraz 2 193 pozostałe obiekty noclegowe (więcej o 4,0%). W grupie obiektów hotelowych przeważały hotele, które stanowiły 50,4% ogólnej liczby obiektów hotelowych oraz 9,1% wszystkich obiektów turystycznych znajdujących się na obszarach nadmorskich; ich liczba wzrosła w skali roku o 2,1%. Wśród pozostałych obiektów noclegowych największą grupę stanowiły pokoje gościnne, których udział wyniósł 47,9% (wzrost o 6,8% w porównaniu z 2017 r.), a następnie ośrodki wczasowe – 23,7% (spadek o 1,3%).

Coastal tourist accommodation is located in gminas situated at the Baltic Sea or gminas having over 50% of their area in the distance of 10 km from the sea. In addition rural gminas such as Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, urban-rural gmina Sianów and the city of Koszalin were classified into the coastal area as agreed with Eurostat. Although excluded from the coastal areas, Szczecin has been included in this chapter owing to its location at marine internal waters and its close connections with the sea.

Among tourist accommodation facilities there are hotel establishments (hotels, motels, boarding houses, etc.) and other accommodation facilities (youth hostels, holiday centres, camping sites, hostels, tourist cottages, health resorts, rooms for rent etc.).

In 2018 there were 2,679 tourist accommodation establishments (more by 4.4% against 2017) in the coastal areas, including 486 hotel establishments (more by 6.3%) and 2,193 other accommodation facilities (more by 4.0%). Within the group of hotel establishments prevailed hotels which represented 50.4% of the total number of the hotel establishments and 9.1% of all coastal tourist establishments. They number increased by 2.1% against the previous year. The most numerous group among other accommodation facilities were rooms for rent with the share of 47.9% (a growth of 6.8% in comparison to 2017), and holiday centres – 23.7% (a fall by 1.3%).

**Tablica 1 (43). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe
Stan w dniu 31 lipca**

Table 1 (43). Tourist establishments and accommodation facilities
As of 31st July

Wyszczególnienie Specification		2015	2017	2018	2017	2018
a – obiekty establishments	rok poprzedni = 100 previous year = 100					
POLSKA POLAND	a	10 024	10 681	11 076	101,6	103,7
	b	710 274	773 957	798 723	103,3	103,2
w tym obszary nadmorskie of which coastal area	a	2 303	2 565	2 679	105,7	104,4
	b	190 271	215 140	221 838	106,1	103,1

**Tablica 1 (43). Obiekty turystyczne i miejsca noclegowe (dok.)
Stan w dniu 31 lipca**

Table 1 (43). Tourist establishments and accommodation facilities (cont.)
As of 31st July

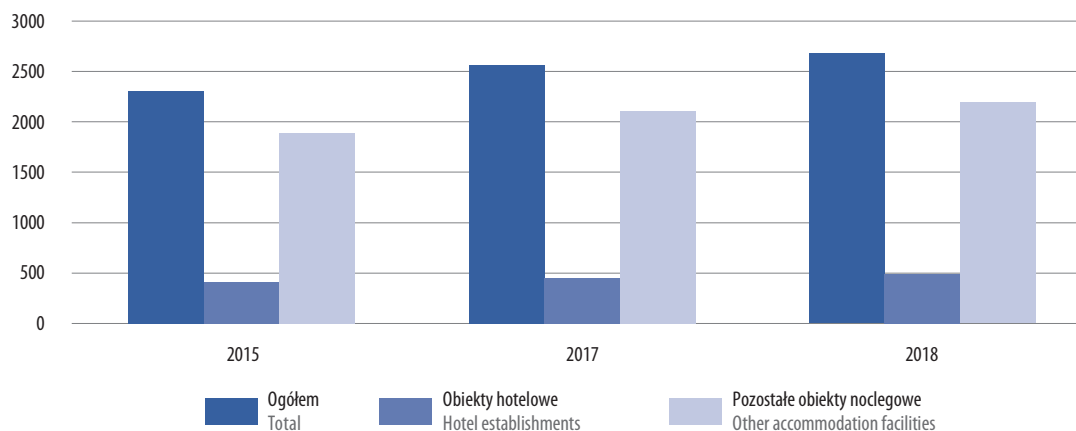
Wyszczególnienie Specification		2015	2017	2018	2017	2018
a – obiekty establishments	b – miejsca noclegowe accommodation facilities				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	1 171	1 289	1 303	102,9	101,1
	b	79 908	92 059	93 805	104,6	101,9
województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	27	28	29	93,3	103,6
	b	1 678	1 888	1 929	100,0	102,2
województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	1 105	1 248	1 347	109,1	107,9
	b	108 685	121 193	126 104	107,5	104,1

W 2018 r. liczba miejsc noclegowych dostępnych na obszarach nadmorskich wyniosła 221,8 tys. i zwiększyła się o 3,1% w porównaniu z 2017 r. Najwięcej miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 71,3 tys. (spadek w skali roku o 1,2%), następnie hotele – 35,5 tys. (wzrost o 5,7%) oraz kwatery prywatne – 25,5 tys. (wzrost o 9,5%).

In 2018 the number of bed places available in the coastal areas was 221.8 thousand and increased by 3.1% in comparison to 2017. Majority of those place was provided by holiday centres – 71.3 thousand (a fall by 1.2% against the previous year), hotels – 35.5 thousand (a growth of 5.7%), and private accommodation facilities (a growth of 9.5%).

**Wykres 1 (77). Obiekty turystyczne na obszarach nadmorskich
Stan w dniu 31 lipca**

Chart 1 (77). Tourist establishments in coastal area
As of 31st July



W 2018 r. na obszarach nadmorskich z turystycznych obiektów noclegowych skorzystało 5 346,3 tys. osób, tj. więcej o 9,4% niż w 2017 r. Najwięcej turystów nocowało w hotelach (47,5% ogółu turystów na obszarach nadmorskich); chętnie zatrzymywano się również w ośrodkach wczasowych (16,6%), a także w zakładach uzdrowiskowych (5,4%) i na kwaterach prywatnych (5,3%).

In 2018, a total of 5,346.3 thousand persons benefitted from coastal tourist accommodation establishments, i.e. by 9.4% more than in 2017. Majority of tourists spent their nights in hotels (47.5% of all tourists in the coastal areas). Many of them preferred also staying at holiday centres (16.6%), health resorts (5.4%) and private accommodation facilities (5.3%).

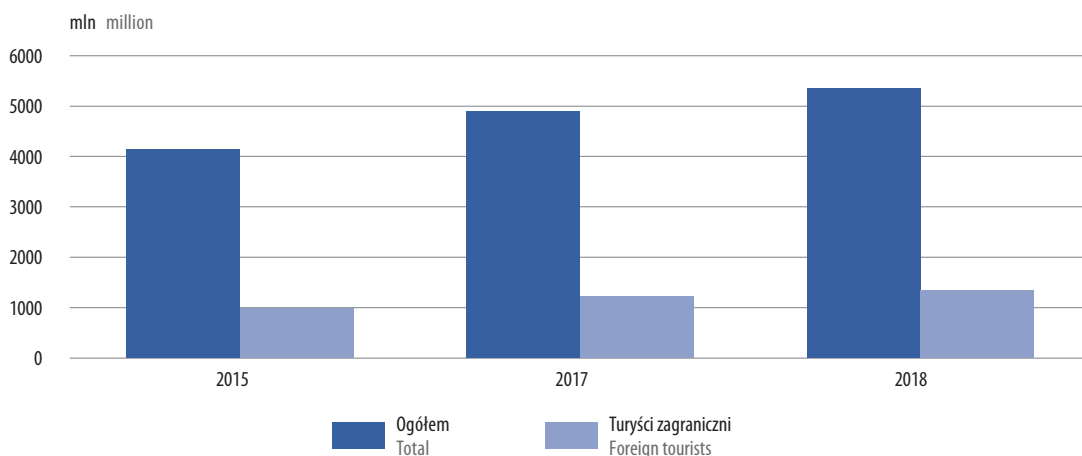
Tablica 2 (44). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych
 Table 2 (44). Tourist accommodated in accommodation establishments

Wyszczególnienie Specification		2015	2017	2018	2017	2018
a – turyści tourists		w tysiącach in thousand			rok poprzedni = 100 previous year = 100	
b – w tym turyści zagraniczni of which foreign tourists						
POLSKA POLAND	a	26 942	31 989	33 896	106,2	106,0
	b	5 690	6 804	7 082	106,7	104,1
w tym obszary nadmorskie of which coastal area	a	4 142	4 888	5 346	108,3	109,4
	b	983	1 215	1 337	111,5	110,0
województwo pomorskie Pomorskie Voivodship	a	1 965	2 320	2 511	108,2	108,2
	b	418	516	535	110,4	103,6
województwo warmińsko-mazurskie Warmińsko-Mazurskie Voivodship	a	85	104	107	100,4	102,5
	b	22	25	25	106,0	102,9
województwo zachodniopomorskie Zachodniopomorskie Voivodship	a	2 092	2 463	2 729	108,8	110,8
	b	543	675	777	112,5	115,2

Wśród osób korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich, w 2018 r. jedną czwartą stanowili turyści zagraniczni, a liczba ich zwiększyła się w skali roku o 10,0%. Turyści zagraniczni zatrzymywali się głównie w hotelach – 67,9% ogółu turystów zagranicznych na obszarach nadmorskich (o 1,3 p. proc. mniej niż przed rokiem), preferowali również pobyty w ośrodkach wczasowych – 6,4% (o 0,4 p. proc. więcej niż przed rokiem).

Among the clients of the coastal accommodation establishments in 2018, one fourth was represented by tourists from abroad, and their number increased by 10.0% within the year. Foreign visitors decided mainly to stay at hotels – 67.9% of the tourists from abroad in the coastal areas (by 1.3 percentage point less than the preceding year) and holiday centres – 6.4% (by 0.4 percentage point more than the preceding year).

Wykres 2 (78). Turyści korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich
 Chart 2 (78). Tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas

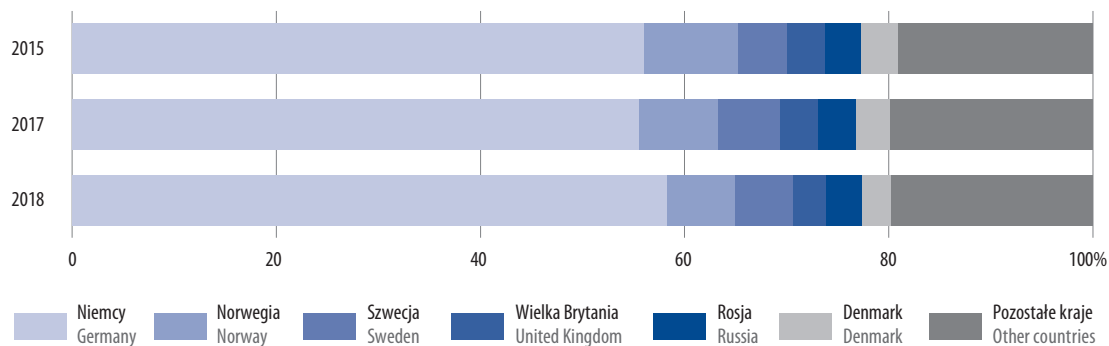


W 2018 r. najliczniejszą grupę turystów zagranicznych korzystających z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich stanowili przyjezdni z Niemiec – 779,1 tys. (wzrost w skali roku o 15,3%), następnie z Norwegii – 88,7 tys. (spadek o 5,5%), Szwecji – 76,7 tys. (wzrost o 3,9%), Rosji – 45,9 tys. (spadek o 0,8%) oraz Wielkiej Brytanii – 44,2 tys. (spadek o 0,8%).

In 2018, the most numerous groups of foreign tourists in the coastal accommodation establishments were the visitors from Germany – 779.1 thousand (a growth of 15.3% against the previous year), Norway – 88.7 thousand (a fall by 5.5%), Sweden – 76.7 thousand (a growth of 3.9%), Russia – 45.9 thousand (a decrease by 0.8%), United Kingdom – 44.2 thousand (a decrease by 0.8%).

Wykres 3 (79). Turyści zagraniczni korzystający z turystycznych obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich

Chart 3 (79). Foreign tourists accommodated in accommodation establishments in coastal areas



W 2018 r. na obszarach nadmorskich udzielono 22 817 tys. noclegów (o 7,3% więcej w porównaniu z 2017 r.), w tym turystom zagranicznym – 5 133 tys. (o 9,2% więcej). Z noclegów korzystano głównie w sezonie letnim, tj. w lipcu i sierpniu (odpowiednio 20,0% i 19,5% wszystkich udzielonych noclegów, wobec 20,5% i 19,3% – w 2017 r.). Turyści zagraniczni również najczęściej zatrzymywali się na nocleg w lipcu i sierpniu (odpowiednio 13,8% i 12,9% wszystkich udzielonych im noclegów, wobec 13,4% i 13,6% – w 2017 r.).

In 2018, there were 22,817 thousand night stays provided in the coastal areas, i.e. by 7.3% more than in 2017, including 5,133 thousand for foreign tourists (by 9.2% more). Tourists were accommodated in those facilities mainly in the summer, i.e. in July and August (respectively 20.0% and 19.5% of all provided night stays, as compared to 20.5% and 19.3% – in 2017). Most frequently the foreign tourists benefited from accommodation in July and August (respectively 13.8% and 12.9% of all provided night stays, as compared to 13.4% and 13.6% – in 2017).

W 2018 r. odnotowano 2 720 tys. pasażerów w portach morskich (więcej o 5,2% w porównaniu z 2017 r. i o 4,6% niż w 2010 r.), w tym promami podróżowało 1 882 tys. osób (więcej 1,7% niż przed rokiem i o 36,9% w porównaniu z 2010 r.), natomiast statkami pasażerskimi – 832 tys. (więcej o 13,7% niż w 2017 r., a mniej o 31,8% niż w 2010 r.).

In 2018, a total of 2,720 thousand passengers were reported in seaports (by 5.2% more than in 2017, and by 4.6% more than in 2010), of whom 1,882 thousand persons travelled by ferry (1.7% more than the preceding year, and 36.9% more against 2010), 832 thousand persons – onboard passenger ships (13.7% more than in 2017, 31.8% less than in 2010).

Uwzględniając liczbę pasażerów odwiedzających Polskę drogą morską, największy ruch w 2018 r. odnotowano w porcie Świnoujście, do którego przybyło 42,5% ogółu pasażerów przybywających do kraju (57,0% ogółu pasażerów promów oraz 9,9% wszystkich osób podróżujących statkami pasażerskimi). Liczba osób przybywających do tego portu była mniejsza o 0,3% niż przed rokiem, natomiast większa o 28,9% w stosunku do 2010 r. (liczba podróżujących promami zmniejszyła się o 0,9% w skali roku, natomiast zwiększyła o 35,9% wobec 2010 r., natomiast statkami pasażerskimi – odnotowano odpowiednio wzrost o 7,1% i spadek o 23,9%).

With regard to the number of seaborne passengers in Poland, the highest passenger traffic in 2018 was reported in Świnoujście where the number of passengers embarked constituted 42.5% of passenger arrivals in Poland (57.0% of ferry passengers and 9.9% of all persons onboard passenger ships). The number of people arriving at that port was 0.3% less than the preceding year but larger by 28.9% against 2010 (the number of ferry passengers decreased by 0.9% against the previous year but increased by 35.9% in comparison to 2010; whereas the number of people onboard passenger ships increased by 7.1% and fell by 23.9%, respectively).

W 2018 r. do portu w Gdyni przybyło 29,5% ogółu pasażerów przybywających statkami do Polski, w Gdańsku – 9,1%, na Helu – 7,1%. W odniesieniu do 2017 r. w portach tych odnotowano wzrost liczby podróżnych odpowiednio o 5,7%, 17,1% i 9,9%, natomiast w porównaniu z 2010 r. liczba podróżnych wzrosła w Gdyni (o 20,1%), a zmniejszyła się – w Gdańsku i na Helu (odpowiednio o 13,6% i 51,8%).

In 2018, 29.5% of the total number of passengers to Poland arrived at the port of Gdynia, 9.1% – Gdańsk, 7.1% – Hel. Regarding 2017, those ports saw growths in the number of travelers of 5.7%, 17.1% and 9.9% respectively, whereas that number increased in comparison to 2010 by 20.1% (Gdynia) but decreased by 13.6% and 51.8% in Gdańsk and Hel, respectively.

Tablica 3 (45). Ruch pasażerów w polskich portach morskich według wybranych portów

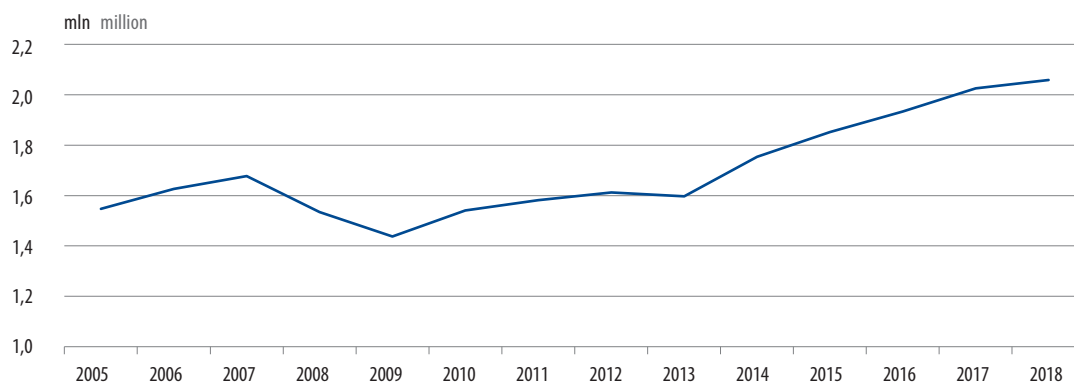
Table 3 (45). Passenger movements at Polish seaports by selected ports

Wyszczególnienie Specification		2010	2015	2017	2018	2017	2018
		w tysiącach in thousand				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
POLSKA POLAND	a – ogółem total	2 601	2 421	2 585	2 720	99,3	105,2
	w tym: of which:						
	b – promy ferries	1 375	1 680	1 850	1 882	105,8	101,7
	c – statki pasażerskie passenger ships	1 219	740	732	832	86,1	113,7
	w tym: of which:						
Świnoujście	a	898	1 047	1 160	1 157	103,9	99,7
	b	790	973	1 084	1 074	104,3	99,1
	c	108	74	77	82	98,1	107,1
Gdynia	a	668	709	759	803	103,5	105,7
	b	429	599	661	691	108,9	104,5
	c	237	109	96	108	77,0	112,6
Gdańsk	a	286	200	211	247	92,3	117,1
	b	156	108	106	118	102,0	111,7
	c	129	92	105	129	84,2	122,5
Hel	a	403	184	177	194	77,9	109,9
	c	403	184	177	194	77,9	109,9
Sopot	a	84	74	94	89	97,7	94,6
	c	84	74	94	89	97,7	94,6
Międzyzdroje	a	49	63	62	60	91,9	97,3
	c	49	63	62	60	91,9	97,3
Frombork	a	66	56	45	62	91,1	139,4
	c	66	56	45	62	91,1	139,4
Krynica Morska	a	70	56	45	62	91,1	139,4
	c	70	56	45	62	91,1	139,4

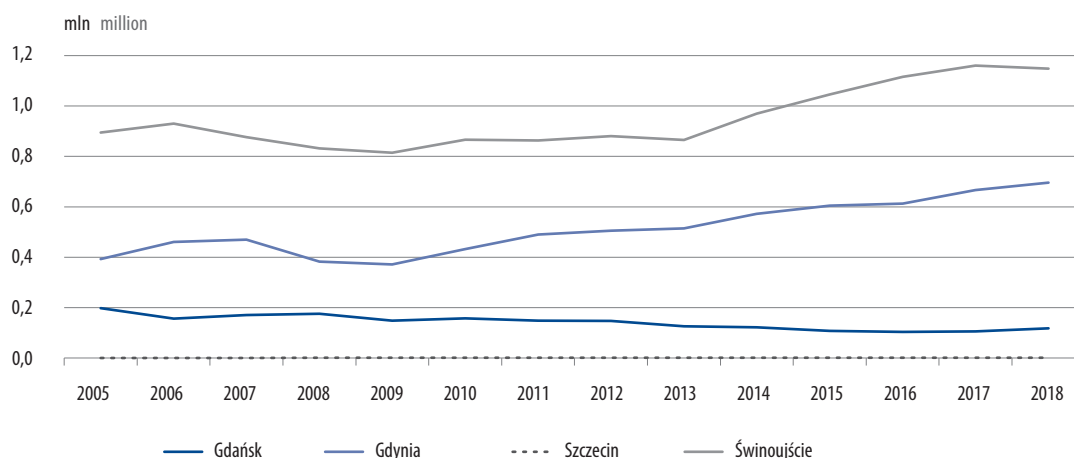
W 2018 r. w polskich portach morskich rozpoczęło lub zakończyło zagraniczną podróż 2 058,9 tys. osób (więcej o 1,7% niż przed rokiem i o 33,6% niż w 2010 r.), z czego prawie całość (99,9%) stanowili pasażerowie z krajów europejskich. Wśród ogółu osób podróżujących w międzynarodowym ruchu dominowali pasażerowie ze Szwecji – 91,1% (rozpoczynający lub kończący podróż w portach: Ystad – 35,2%, Karlskrona – 33,5%, Trelleborg – 16,6% i Nynäshamn – 5,8%); pasażerowie z Niemiec stanowili 6,6%.

In 2018, 2,058.9 thousand persons started or completed their seaborne journey abroad, at Polish seaports (1.7% more than the preceding year and by 33.6% more than in 2010), of whom almost everybody (99.9%) came from Europe. Among the total number of international passenger traffic was dominated by passengers from Sweden – 91.1% (starting or completing their journey at: Ystad – 35.2%, Karlskrona – 33.5%, Trelleborg – 16.6%, Nynäshamn – 5.8%), Germany – 6.6%.

Wykres 4 (80). Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich
Chart 4 (80). International passenger traffic in seaports



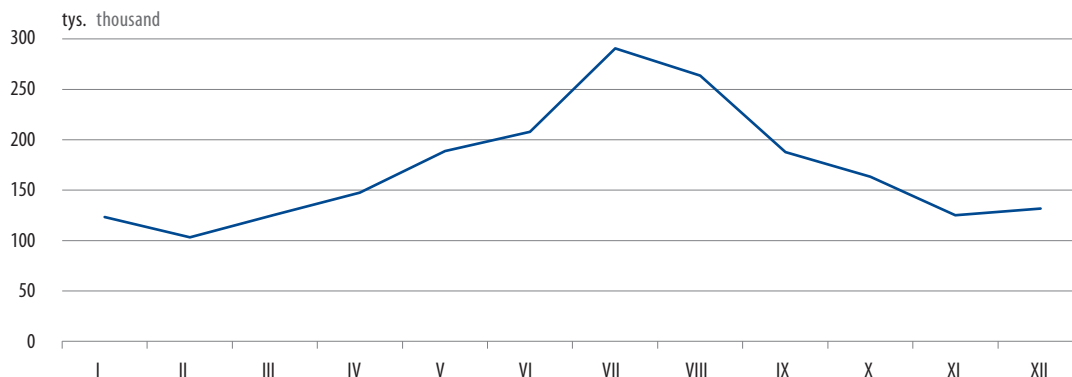
Wykres 5 (81). Międzynarodowy ruch pasażerów w głównych portach morskich
Chart 5 (81). International passenger traffic in major seaports



Ruch pasażerów w portach morskich charakteryzuje się sezonowością. W 2018 r. w okresie czerwiec – sierpień obsłużono 79,6% ogólnej liczby pasażerów w ruchu krajowym (przed rokiem – 83,5%, a w analogicznym okresie 2010 r. – 91,5%) i 37,0% ogólnej liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym (wobec odpowiednio 36,8% i 39,9%).

Passenger traffic through seaports is characterized by seasonal peaks. The number of passengers handled from June to August 2018 represented 79.6% of total number of passengers in national traffic (83.5% – in the previous year, 91.5% in the analogical period in 2010) and 37.0% of total number of passengers in international traffic (against 36.8% and 39.9%, respectively).

Wykres 6 (82). Sezonowość w międzynarodowym ruchu pasażerów w 2018 r.
Chart 6 (82). Seasonality of international passenger traffic in 2018



Do polskich portów morskich zawijają również wycieczkowce, których pasażerowie przybywają w celu zwiedzenia atrakcji turystycznych w okolicy, a następnie powracają na statek aby kontynuować swoją zagraniczną podróż. W 2018 r. do polskich portów morskich w tym celu przybyło 142,3 tys. pasażerów wycieczkowców (więcej o 12,1% niż przed rokiem i o 5,2% niż w 2010 r.), z czego do Gdyni – 102,3 tys. (odpowiednio wzrost o 18,5% i spadek o 5,2%), Gdańska – 27,8 tys. (spadek o 11,5% i wzrost o 80,1%), Szczecina – 9,3 tys. (wzrost o 39,1% i spadek o 20,3%).

Uwzględniając kraj przewoźnika, najwięcej pasażerów wycieczkowców zawijających do polskich portów w 2018 r. przybyło z Włoch (41,6%), następnie Niemiec, Szwajcarii i Stanów Zjednoczonych (odpowiednio 20,0%, 13,7% i 10,2%). W skali roku najbardziej zwiększyła się liczba pasażerów przybywających na wycieczkowcach z Norwegii (ponad 9-krotnie) oraz Grecji (ponad 5-krotnie), a w porównaniu z 2010 r. wyraźnie wzrosła liczba pasażerów przybywających z Holandii (ponad 20-krotnie), Norwegii (ponad 19-krotnie) oraz Szwajcarii (ponad 10-krotnie).

Seaports in Poland are also visited by cruise ships with passengers who arrive to see tourist attractions in the vicinity and return to the ship to carry on their international voyage. In 2018, 142.3 thousand cruise passengers arrived at seaports in Poland for that purpose (12.1% more than the previous year and 5.2% more than in 2010), of whom 102.3 thousand arrived at Gdynia (a growth of 18.5% and a fall by 5.2%, respectively), Gdańsk – 27.8 thousand (a decrease by 11.5% and a growth of 80.1%), Szczecin – 9.3 thousand (a growth of 39.1% and a fall by 20.3%).

Regarding the country of the carrier (ship operator), the largest number of cruise passengers in 2018 arrived at seaports in Poland from Italy (41.6%), Germany, Switzerland and the United States (20.0%, 13.7% and 10.2%, respectively). In comparison to the previous year the most substantial growth occurred in case of cruise passengers from Norway (more than nine-fold) and Greece (more than five-fold) while the most significant growths against 2010 were reported in case of cruise passengers from the Netherlands (over twenty-fold), Norway (more than nineteen-fold) and Switzerland (more than ten-fold).

Tablica 4 (46). Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów
Table 4 (46). Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
POLSKA POLAND	135 314	89 447	126 961	142 292	126,3	112,1
WEDŁUG WYBRANYCH PORTÓW BY SELECTED PORTS						
Gdańsk	15 413	10 196	31 365	27 765	295,9	88,5
Gdynia	107 888	70 196	86 285	102 289	106,2	118,5
Szczecin	11 638	5 547	6 666	9 275	112,9	139,1
Świnoujście	307	3 508	2 645	2 963	96,6	112,0

Tablica 4 (46). Pasażerowie wycieczkowców zawijających do polskich portów (dok.)
 Table 4 (46). Cruise passengers on board ships calling at Polish seaports (cont.)

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2017	2018	2017	2018
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
WEDŁUG WYBRANYCH KRAJÓW PRZEWOŹNIKA BY SELECTED COUNTRY OF SHIP OPERATOR						
Bahamy The Bahamas	726	–	3 746	3 979	372,4	106,2
Francja France	950	447	1 277	2 432	565,0	190,4
Grecja Greece	1 944	1 753	483	2 727	29,0	564,6
Holandia Netherlands	56	3 077	1 703	1 298	78,7	76,2
Malta Malta	–	3 950	1 021	3 030	178,8	296,8
Niemcy Germany	28 055	8 537	24 756	28 391	101,8	114,7
Norwegia Norway	234	2 698	488	4 553	x	933,0
Stany Zjednoczone United States	48 292	12 526	20 906	14 496	188,1	69,3
Szwajcaria Switzerland	1 850	4 667	16 346	19 468	90,1	119,1
Szwecja Sweden	311	105	307	427	x	139,1
Wielka Brytania United Kingdom	5 151	–	4 186	2 126	518,7	50,8
Włochy Italy	6 760	49 019	48 591	59 187	135,0	121,8

Rozdział X

Chapter X

Przegląd międzynarodowy

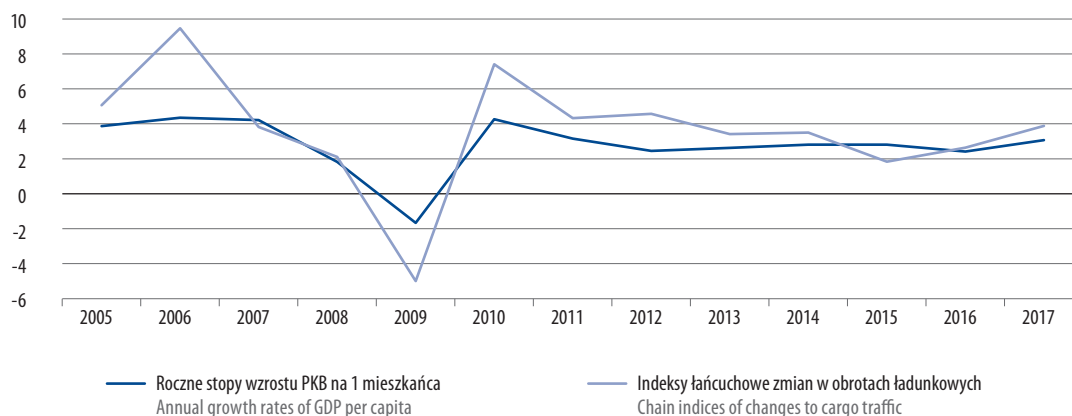
International review

Wolumen obrotów ładunkowych w morskich portach świata w 2017 r. wyniósł 21 368,1 mln ton i był większy o 3,9% od analogicznej wielkości za 2016 r. oraz o 26,8% w porównaniu z 2010 r. Jednocześnie w gospodarce światowej roczna stopa wzrostu PKB na 1 mieszkańca (w cenach stałych, w walutach krajowych) zwiększyła się z 2,4 w 2016 r. do 3,1 w 2017 r., nie osiągnęła jednak poziomu z 2010 r., kiedy to roczna stopa wzrostu PKB per capita wyniosła 4,3.

In 2017 the volume of cargo traffic in seaports around the world amounted to 21,368.1 million tonnes and was larger by 3.9% than the analogical figure for 2016 and larger by 26.8% in comparison to 2010. At the same time the world's annual growth rate per capita (constant prices, national currencies) increased from 2.4 in 2016 to 3.1 in 2017, but it failed to reach the 2010 level when the rate amounted to 4.3.

Wykres 1 (83). Zmiany w światowych obrotach ładunkowych na tle zmian koniunkturalnych mierzonych roczną stopą wzrostu PKB

Chart 1 (83). Changes in world cargo traffic compared to changes in economic conditions measured in annual growth rate of GDP



Źródło: baza danych UNCTADSTAT,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en
Source: UNCTADSTAT database,
http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

W 2017 r. w ujęciu globalnym, z portów morskich wywieziono statkami o 4,0% ładunków więcej niż w 2016 r. oraz o 27,3% więcej niż w 2010 r. W strukturze eksportowanych ładunków w badanym okresie dominowały ładunki suche, których udział w 2017 r. wyniósł 70,6%. Do morskich portów w 2017 r. przywieziono o 3,8% ładunków więcej niż rok wcześniej oraz o 26,3% więcej w stosunku do 2010 r. Podobnie jak w przypadku wywozu, większość (68,9%) przywożonych ładunków stanowiły ładunki suche. Blisko jedną trzecią (31,1%) ładunków importowanych drogą morską stanowiła ropa naftowa i substancje ropopochodne (w 2016 r. – 31,4%, w 2010 r. – 34,5%).

In 2017, globally the weight of cargo exported from the seaports by ships was by 4.0% larger than in 2016, and by 27.3% larger than in 2010. Dry bulk cargo prevailed in the pattern of the exports during the analyzed period, and it accounted for 70.6% in 2017. The weight of cargo imported to the seaports 21w by 3.8% larger in 2017 than the year before and by 26.3% larger against 2010. Similarly to the exports, dry bulk was the majority (68.9%) of the imported cargo. Almost one third (31.1%) of the seaborne imports were crude oil and oil products – while 31.4% in 2016 and 34.5% in 2010.

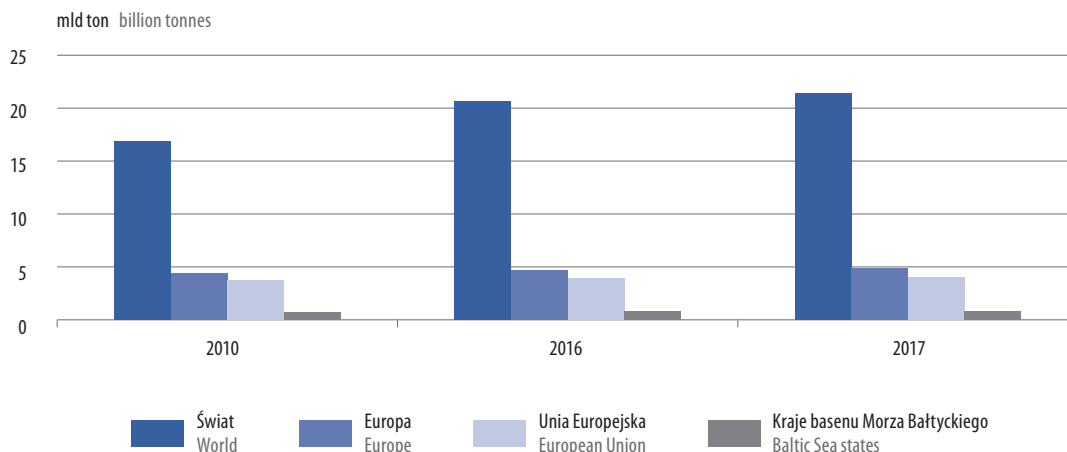
W latach 2016 i 2017 w skali globalnej wywóz z morskich portów drogą morską przewyższał przywóz, natomiast w 2010 r. obserwowano przewagę przywozu nad wywozem.

In the years 2016 and 2017, globally the weight the seaborne exports exceeded the imports whereas in 2010 the imports prevailed over the exports.

W 2017 r. udział obrotów ładunkowych w portach morskich zlokalizowanych na kontynencie europejskim w światowych obrotach ładunkowych kształtował się na poziomie zbliżonym jak przed rokiem i wyniósł 22,9% (wobec 26,0% w 2010 r.).

In 2017, the share of freight through the European seaports, in the world's cargo traffic was at the level similar to that one of the preceding year, and it accounted for 22.9% (against 26.0% in 2010).

Wykres 2 (84). Obroty ładunkowe w portach morskich Europy na tle światowych obrotów ładunkowych
Chart 2 (84). Cargo traffic in European seaports compared with the world maritime cargo traffic



Źródło: Baza Eurostatu New Cronos; Review of Maritime Transport, UNCTAD, Nowy Jork i Genewa, wyd. 2000–2018; strona internetowa: www.pasp.ru.

Source: Eurostat database New Cronos.; Review of Maritime Transport, UNCTAD, New York and Geneva, eds. 2000–2018; the Internet webpage: www.pasp.ru.

Morskie obroty ładunkowe odnotowane we wszystkich portach krajów nadbałtyckich (w tym Rosji) wyniosły 819,0 mln ton i były wyższe o 3,0% w porównaniu z uzyskanymi w 2016 r. oraz o 16,8% w zestawieniu z 2010 r. Obroty te stanowiły w 2017 r. – 3,8%, w 2016 r. – 3,9%, a w 2010 r. – 4,2% obrotów ładunkowych morskich portów w skali światowej.

Maritime cargo traffic reported in all Baltic ports (including Russia) amounted to 819.0 million tonnes and was by 3.0% larger in comparison to 2016, and by 16.8% larger against 2010. That freight represented 3.8% in 2017, 3.9% in 2016, and in 2010 – 4.2% of the world's seaport cargo traffic.

W strukturze rodzajowej ładunków przewożonych drogą morską przez główne porty morskie Europy (krajów Unii Europejskiej, Turcji i Norwegii; z wyłączeniem Rosji) dominowały obroty ładunkami masowymi o konsystencji ciekłej i stałej, a także kontenerowe. W 2017 r. ładunków masowych ciekłych obsłużono nieznacznie więcej niż w 2016 r. i 2010 r. (odpowiednio o 1,0% i o 1,1%). Wolumen ładunków masowych suchych wzrósł o 5,3% w porównaniu z 2016 r. i o 13,2% w stosunku do 2010 r.

Liquid and dry bulk as well as containerized cargo dominated in structure of seaborne freight by type in the main ports of Europe (the EU, Turkey and Norway; excluding Russia). In 2017 the weight of the handled liquid bulk cargo was slightly higher than in 2016 and 2010 (by 1.0% and 1.1% respectively). The volume of dry bulk cargo increased by 5.3% in comparison with 2016, and by 13.2% in comparison to 2010.

Dość zróżnicowaną dynamikę obserwowano w przypadku obrotów ładunkami skonteneryzowanymi; w 2017 r. były one większe o 4,9% w porównaniu z rokiem poprzednim i o 33,7% – niż w 2010 r.

Rather divergent developments were reported in the handling of containerized cargo – in 2017 that was by 4.9% larger in comparison with the preceding year and by 33.7% larger than in 2010.

W strukturze obrotów ładunkowych w portach basenu Morza Bałtyckiego (wraz ze wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji) również dominowały ładunki masowe suche i ciekłe, których udział utrzymywał się w analizowanych latach na zbliżonym poziomie, jednak obroty ładunkami ciekłymi odnotowane w 2017 r. były niższe o 4,2% niż przed rokiem i o 8,0% – w stosunku do 2010 r. Trzecią pod względem znaczenia grupą ładunkową w nadbałtyckich portach były ładunki toczne, których obroty w badanym okresie wykazywały słabnącą tendencję wzrostową (w 2017 r. były wyższe o 2,5% od uzyskanych w 2016 r. i o 13,2% niż w 2010 r.).

Bulk dry and liquid cargo also dominated the structure of the cargo traffic through the Baltic Sea Basin ports (including all main ports of Denmark, excluding Baltic Russian ports), and their contributions were at a similar level during the analysed years, however the bulk liquid traffic in 2017 was lower by 4.2% than the preceding year and lower by 8.0% against 2010. Ro-ro cargo was the third leading cargo group handled by Baltic ports, and the ro-ro cargo traffic had a weakening growth trend (in 2017 that was higher by 2.5% than in 2016 and higher by 13.2% than 2010).

Tablica 1 (47). Struktura obrotów ładunkowych w głównych portach morskich Europy i basenu Morza Bałtyckiego

Table 1 (47). Structure of cargo traffic in main ports of Europe and the Baltic Sea Region

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2016	2017
	w % in %			
EUROPA ^a EUROPE ^a				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	40,9	38,2	38,0	37,2
ładunki masowe suche dry bulk	24,6	25,0	24,5	25,1
kontenery containers	17,7	20,3	20,9	21,3
ładunki toczne roll-on roll-off	10,7	10,9	11,0	10,8
pozostałe ładunki other	6,0	5,6	5,6	5,6
ładunki nieznanne unknown	0,1	0,0	0,0	0,0
KRAJE BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO ^b BALTIC SEA STATES ^b				
OGÓŁEM TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
ładunki masowe ciekłe liquid bulk	32,4	30,6	29,8	27,9
ładunki masowe suche dry bulk	30,0	30,3	29,9	30,6
kontenery containers	7,0	8,5	9,0	9,8
ładunki toczne roll-on roll-off	21,2	22,2	22,4	22,4
pozostałe ładunki other	9,4	8,4	8,9	9,3
ładunki nieznanne unknown	–	–	–	–

a Porty główne krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji; bez Rosji. b Wraz z wszystkimi głównymi portami Danii; bez nadbałtyckich portów Rosji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Main seaports of EU Member States, Norway and Turkey; excluding Russia. b Including all main seaports in Denmark; excluding Baltic seaports of Russia.

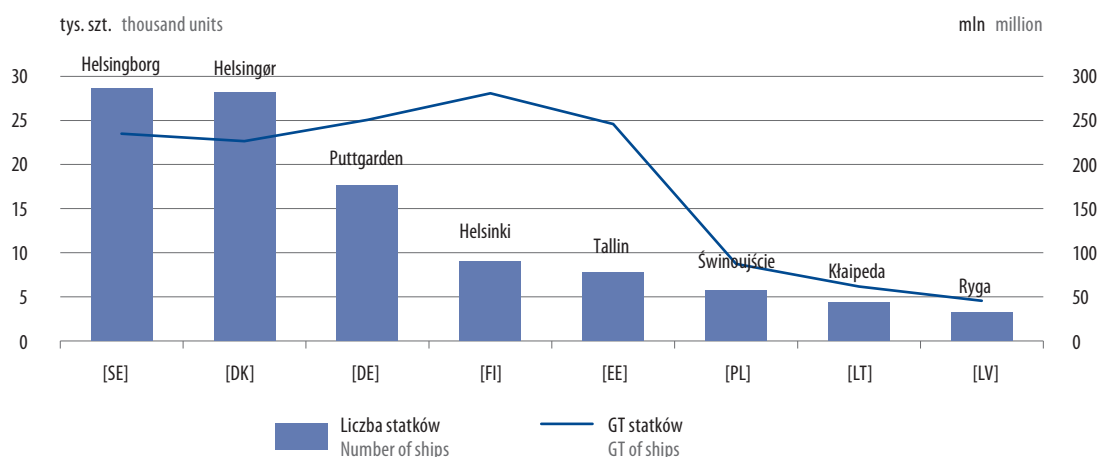
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2017 r. do głównych portów krajów Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji zawinęło 2 260,4 tys. statków o łącznej pojemności brutto GT 18 879,0 mln, tj. o 1,1% więcej jednostek i o 2,3% większym GT niż w 2016 r., a o 5,1% jednostek mniej, ale o 13,5% większym GT niż w 2010 r. W latach 2010 oraz 2016 i 2017 najwięcej statków odwiedzało główne porty Grecji i Włoch. W 2017 r. jedną piątą (20,8%) wszystkich zawinięć statków zrealizowanych w portach krajów UE, Norwegii i Turcji odnotowano w portach greckich, a przeciętna pojemność brutto jednostki, która zawinęła do głównych portów Grecji wyniosła 6,9 tys.

In 2017 2,260.4 thousand ships with total gross tonnage (GT) amounting to 18,879.0 million called at the main seaports of the European Union, Norway and Turkey, i.e. by 1.1% more in the number and by 2.3% in terms of gross tonnage larger than in 2016, however less by 5.1% vessels but by 13.5% larger GT than in 2010. In the years 2010, 2016 and 2017 the largest number of ships visited main ports of Greece and Italy. In 2017, the Greek seaports reported one fifth (20.8%) of all calls by ships that entered ports in the EU, Norway and Turkey in that time, whereas the average gross tonnage of a ship that arrived in the main ports of Greece amounted to 6.9 thousand.

Wykres 3 (85). Porty morskie o największej liczbie zawinięć statków w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2017 r.

Chart 3 (85). Seaports with top number of ships calling at Baltic Sea states in 2017



Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

Co piąte wejście statku do głównych morskich portów w krajach UE, Norwegii i Turcji odnotowane w 2017 r. dotyczyło basenu Morza Bałtyckiego. Łączna pojemność jednostek, które zawinęły do portów nadbałtyckich stanowiła 21,8% analogicznej wielkości dla portów krajów UE, Norwegii i Turcji.

Every fifth ship call at main seaports in the EU, Norway and Turkey reported in 2017 occurred in the Baltic Sea basin. The collective gross tonnage of ships that called the Baltic ports represented 21.8% of the analogical figure regarding the ports in the EU, Norway and Turkey.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu (SSS), w relacji z portami europejskimi (z wyłączeniem Rosji) w 2017 r. przewieziono 2,8 mld ton ładunków, które stanowiły 62,5% obrotów ładunkowych ogółem uzyskanych w portach morskich krajów członkowskich UE, Norwegii i Turcji. Wolumen przewozów SSS wzrósł o 1,7% w porównaniu z 2016 r. oraz o 6,3% wobec 2010 r.

In 2017, short sea shipping (SSS) freight carried in relation with European seaports (excluding Russia) amounted to 2.8 billion tonnes which represented 62.5% of cargo handled in seaports in the EU member states, Norway and Turkey. The volume of the SSS freight increased by 1.7% in comparison with 2016, and by 6.3% against 2010.

Tablica 2 (48). Obroty ładunkowe głównych portów morskich krajów europejskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu według akwenów

Table 2 (48). Cargo traffic in short-sea shipping in main European seaports, by water areas

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2016	2017	2016	2017
	w tys. ton in thousand tonnes				rok poprzedni = 100 previous year = 100	
OGÓŁEM TOTAL	2 665 719	2 718 404	2 784 149	2 832 614	101,5	101,7
Morze Bałtyckie the Baltic Sea	508 958	553 535	556 655	545 149	100,7	97,9
Morze Czarne the Black Sea	207 616	201 940	204 825	221 983	101,4	108,4
Morze Śródziemne the Mediterranean Sea	749 208	789 824	812 533	829 314	102,9	102,1
Atlantyk północno-wschodni the North-East Atlantic	336 233	344 039	342 625	350 122	99,8	102,2
Morze Północne the North Sea	753 611	758 865	763 621	759 806	100,7	99,5
Pozostałe Others	110 093	97 654	103 890	126 240	106,5	121,5

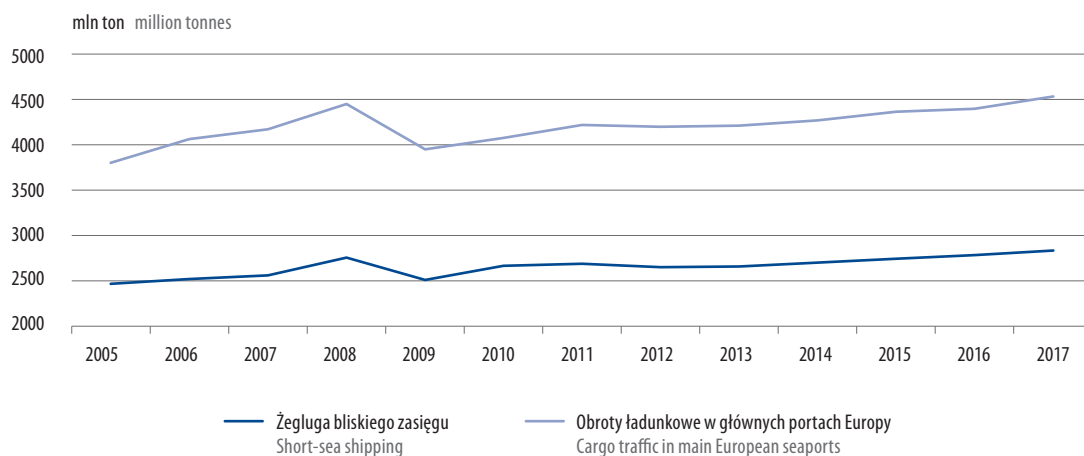
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

W analizowanym okresie najwięcej ładunków w ramach żeglugi bliskiego zasięgu obsłużono w portach zlokalizowanych nad Morzami Północnym i Śródziemnym, które stanowiły odpowiednio: w 2017 r. – 26,8% i 29,3%, w 2016 r. – 27,4% i 29,2% oraz w 2010 r. – 28,2% i 28,1% łącznych obrotów ładunkowych SSS w relacji z głównymi portami państw członkowskich UE, Norwegii i Turcji.

During the analyzed period, it was the North Sea and Mediterranean ports that handled the largest SSS freight which respectively represented 26.8% and 29.3% in 2017, 27.4% and 29.2% in 2016, 28.2% and 28.1% in 2010, of total SSS freight in relation with main ports of the EU members, Norway and Turkey.

Wykres 4 (86). Obroty ładunkowe w ramach żeglugi bliskiego zasięgu na tle obrotów ładunkowych głównych portów morskich Europy^a

Chart 4 (86). Cargo traffic in short-sea shipping compared to cargo traffic in main European seaports^a



a Z wyłączeniem Rosji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Excluding Russia.

Source: Eurostat database New Cronos.

W 2017 r. przewozy SSS stanowiły 62,5% łącznych obrotów ładunkowych w portach Europy. Udział ten był niższy o 0,8 p. proc. w porównaniu z 2016 r. i o 2,9 p. proc. niż w 2010 r. Przewozy zrealizowane w obrębie M. Bałtyckiego w ramach żeglugi bliskiego zasięgu stanowiły 11,8% łącznych obrotów ładunkowych w portach Europy, tj. mniej o 0,6 p. proc. niż w 2016 r. oraz o 0,3 p. proc. niż w 2010 r.

W ramach żeglugi bliskiego zasięgu w głównych portach UE, Norwegii i Turcji w 2017 r. obsłużono 51,6 mln TEU kontenerów, tj. więcej o 0,2% niż przed rokiem oraz o 33,1% niż w 2010 r. Pozycję lidera zachowała Turcja, w której portach w 2017 r. obsłużono 14,9% ruchu kontenerowego w ramach SSS; drugim co do znaczenia krajem były Włochy (12,1% kontenerów w przeliczeniu na TEU).

Na poziomie globalnym w badanym okresie obserwuje się szczególnie dynamiczny wzrost morskich obrotów kontenerowych, które w 2017 r. osiągając poziom 752,7 mln TEU były wyższe o 6,0% niż rok wcześniej oraz o 34,3% niż w 2010 r. Wśród państw o największych strumieniach ładunków skonteneryzowanych znajdują się głównie kraje azjatyckie na czele z Chinami, które w 2017 r. obsłużyły 28,4% światowego transportu kontenerowego drogą morską oraz Stany Zjednoczone (6,8% ruchu kontenerowego). Z krajów europejskich wiodącą rolę w światowym morskim transporcie kontenerowym można przypisać Niemcom, których porty w 2017 r. obsłużyły 2,6% kontenerów przewożonych drogą morską (dla porównania porty polskie – 0,3%).

W 2017 r. operatorzy i armatorzy dysponowali flotą 5,2 tys. kontenerowców o łącznej pojemności brutto GT 217,2 mln, które stanowiły 5,5% liczebności i 17,3% pojemności brutto światowej floty handlowej. W porównaniu z 2016 r. nieznacznie zmalała liczba eksploatowanych kontenerowców (o 1,3%), przy wzroście ich łącznej pojemności brutto (o 0,9%). Średnia pojemność brutto jednostki utrzymywała się w latach 2016 i 2017 na poziomie GT 42,1 tys.

Podobnie, jak w poprzednich latach, w 2017 r. najwięcej kontenerowców pływało pod banderą liberyjską (865 jednostek o pojemności brutto GT 38,9 mln) i panamską (612 jednostek o pojemności brutto GT 33,6 mln). Łącznie kontenerowce zarejestrowane pod tymi banderami stanowiły 28,6% liczby i 33,4% pojemności brutto tego typu statków na świecie.

In 2017 the SSS represented 62.5% of total cargo handled in the European seaports. That share was lower by 0.8 percentage points in comparison with 2016, by 2.9 percentage points than in 2010. The SSS freight around the Baltic accounted for 11.8% of the European maritime total cargo traffic i.e. by 0.6 percentage points lower than in 2016 and by 0.3 percentage points lower than in 2010.

In 2017, the main seaports in the EU, Norway and Turkey handled 51.6 million TEUs of the SSS containers i.e. 0.2% more than in the preceding year and 33.1% more than in 2010. Turkey maintained its leading position and handled 14.9% of the SSS container traffic in 2017, while Italy was the second most important country that handled 12.1% SSS container traffic expressed in TEUs.

At global level a remarkably dynamic growth in container traffic became visible with the volume of the containers handled amounting to 752.7 million TEUs in 2017 which were 6.0% higher than in the preceding year and 34.3% higher than in 2010. Among the countries with the largest containerized cargo flows there were Asian states led by China that handled 28.4% of the world's seaborne container traffic in 2017, followed by the United States (6.8% of the container traffic). Out of Europe, Germany might be regarded as the leader in the world's maritime container transport, and German ports handled 2.6% of seaborne container traffic in 2017. For comparison – Polish ports handled 0.3% of those transports.

In 2017 ship operators and owners had fleets of 5.2 thousand containerships with total gross tonnage GT 217.2 million, which represented 5.5% of the number and 17.3% of gross tonnage of the world merchant fleets. In comparison to 2016, there was a slight decline (of 1.3%) in the number of the containerships in operation while the gross tonnage increased by 0.9%. The average gross tonnage per container vessel remained at the level of GT 42.1 thousand in the years 2016 and 2017.

As in previous years, most of containerships flew the flag of Liberia (865 vessels with gross tonnage GT 38.9 million) and Panama (612 vessels with gross tonnage GT 33.6 million), in 2017. Collectively, the containerships registered under those flags represented 28.6% of the number and 33.4% of the gross tonnage of those ships around the world.

Tablica 3 (49). Światowa flota wyspecjalizowanych statków pełnokontenerowych oraz światowe obroty kontenerowe

Table 3 (49). World fleet of specialised full-container ships and world container traffic

Wyszczególnienie Specification	2010	2015	2016	2017	2016	2017
					rok poprzedni = 100 previous year = 100	
Statki pełnokontenerowe Full-container ships	4 677	5 111*	5 227	5 158	102,3	106,00
Obroty kontenerowe w TEU Container traffic in TEU	560 328 404*	695 811 428	710 067 396	752 714 321	102,0	106,0

Źródło: Dla 2010 r. – Review of Maritime Transport, UNCTAD, dla pozostałych lat – baza danych UNCTADSTAT, http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

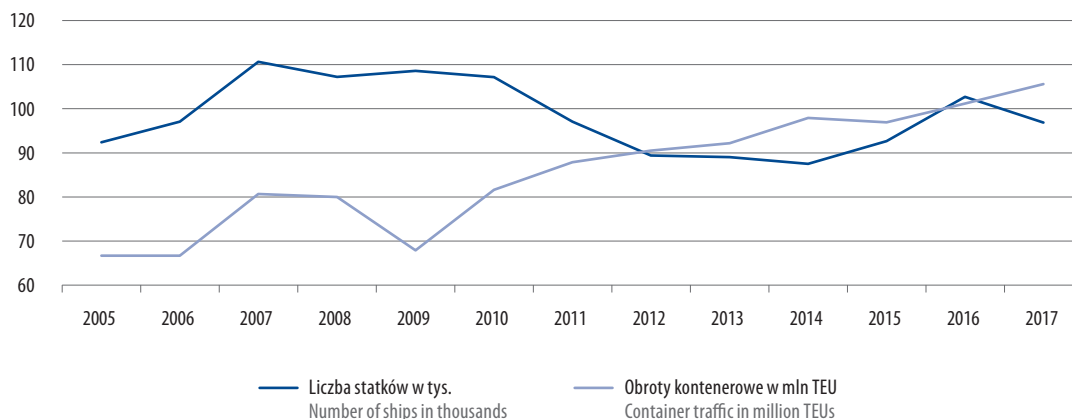
Source: For the year 2010 – Review of Maritime Transport, UNCTAD, other years – UNCTADSTAT database http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

W 2017 r. w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji odnotowano 96,9 tys. zawinięć wyspecjalizowanych kontenerowców (mniej o 5,7% niż przed rokiem i o 9,6% niż w 2010 r.), a ich łączna pojemność brutto GT wyniosła 3 521,9 mln. Kontenerowce najczęściej zawijały do portów Hiszpanii i Włoch (odpowiednio 15,9% i 10,2% liczby zawinięć tych statków); największe jednostki wybierały przeważnie porty belgijskie (średnia pojemność brutto wynosiła 55,5 tys.) i niemieckie (średnie GT – 51,5 tys.).

In 2017, main ports in the European Union, Norway and Turkey reported 96.9 thousand calls by specialized container-ships (5.7% less than in the preceding year and 9.6% less than in 2010), and their total gross tonnage amounted to GT 3,521.9 million. The container-ships most frequently called at the ports in Spain and Italy (respectively 15.9% and 10.2% of the number of calls by those vessels). The largest vessels entered mostly the ports in Belgium (the average gross tonnage was GT 55.5 thousand) and Germany (the average gross tonnage was GT 51.5 thousand).

Obroty kontenerowe w głównych morskich portach Europy (kraje UE, Norwegia, Rosja i Turcja) w 2017 r. wyniosły 107 792,7 tys. TEU i wzrosły o 4,4% w stosunku do 2016 r. oraz o 29,0% wobec 2010 r. Podobnie, jak w ubiegłych latach, największe kontenerów obsługiwano w relacji z portami Niemiec i Hiszpanii (odpowiednio 13,8% i 13,7% europejskiego ruchu kontenerowego wyrażonego w TEU).

Container traffic through main European ports (the EU, Norway, Russia and Turkey) amounted to 107,792.7 thousand TEUs in 2017, and grew by 4.4% in comparison to 2016 and by 29.0% against 2010. Similarly to previous years, the largest container volumes were handled in relation to Germany and Spain (respectively 13.8% and 13.7% of the European container traffic expressed in TEUs).

Wykres 5 (87). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich Europy^aChart 5 (87). Full-container-ship and container traffic in main European seaports^a

a Z wyłączeniem Rosji.

Źródło: baza Eurostatu New Cronos.

a Excluding Russia.

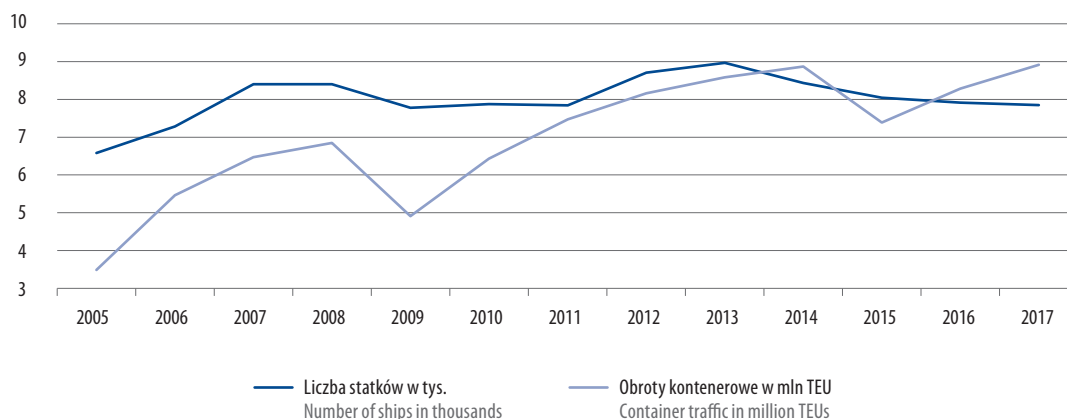
Source: Eurostat database New Cronos.

W 2017 r. obroty kontenerowe w portach krajów basenu Morza Bałtyckiego (w tym Rosji) wyniosły 8 914,1 tys. TEU i stanowiły 8,3% obrotów kontenerowych w głównych portach krajów Unii Europejskiej, Norwegii, Turcji i Rosji. Obroty te wzrosły o 7,6% w porównaniu z 2016 r. oraz o 43,2% wobec 2010 r. (dane za rok 2010 r. dla Rosji dotyczyły wyłącznie portu Sankt Petersburg).

In 2017, the Baltic Sea Basin (including Russia) container traffic amounted to 8,914.1 thousand TEUs and represented 8.3% of that flow through the seaports of the European Union, Norway, Turkey and Russia. That traffic grew by 7.6% in comparison with 2016 and by 43.2% against 2010 (data on Russia for 2010 concerned St. Petersburg only).

Wykres 6 (88). Ruch statków pełnokontenerowych i obroty kontenerowe w głównych portach morskich UE w rejonie basenu Morza Bałtyckiego

Chart 6 (88). Full-container ship and container traffic in main EU seaports in the Baltic Sea states



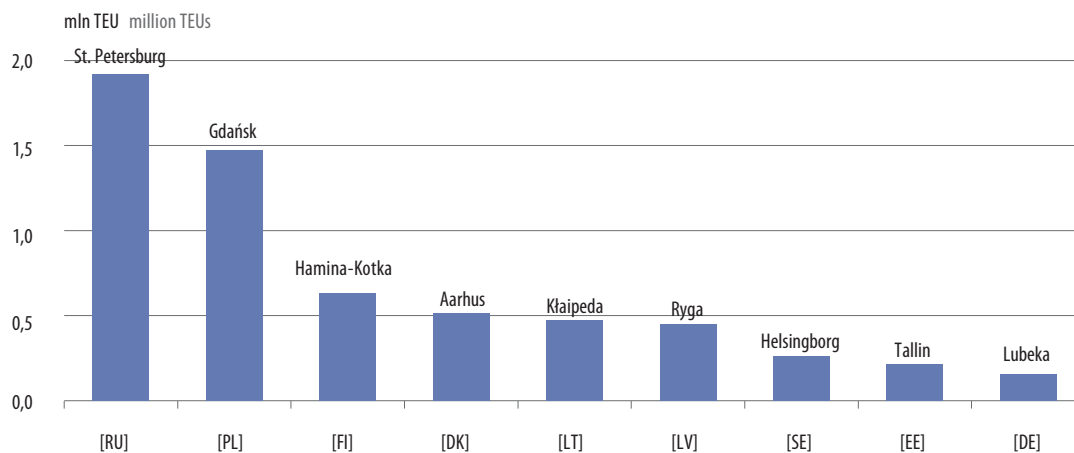
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
Source: Eurostat database New Cronos.

Podobnie jak w latach poprzednich, w 2017 r. liderem w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku był port Sankt Petersburg (21,5% bałtyckich obrotów kontenerowych). Kolejnymi ważnymi portami w ruchu kontenerowym były: Gdańsk (16,5%), Hamina-Kotka (7,1%) i Aarhus (5,8%).

Similarly to previous years, St. Petersburg was the leader in container handling in the Baltic in 2017 (represented 21.5% of Baltic container traffic). Other important container ports were Gdańsk (16.5%), Hamina-Kotka (7.1%) and Aarhus (5.8%).

Wykres 7 (89). Porty morskie o największych obrotach kontenerowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego w 2017 r.

Chart 7 (89). Seaports with the largest container traffic in Baltic Sea states in 2017



Źródło: baza Eurostatu New Cronos oraz strona internetowa www.pasp.ru
Source: Eurostat database New Cronos and the Internet website www.pasp.ru

W głównych portach krajów Unii Europejskiej, Norwegii i Turcji w 2017 r. odnotowano 345,7 tys. zawinięć statków floty pasażerskiej (w tym wycieczkowców), tj. mniej o 2,9% niż przed rokiem oraz o 48,7% w porównaniu z 2010 r. Średnia pojemność brutto wycieczkowca, który w 2017 r. wszedł do portów europejskich wyniosła 60,1 tys. (więcej o 16,3% niż przed rokiem oraz o 37,8% w porównaniu z 2010 r.), natomiast średnie GT statku pasażerskiego niebędącego wycieczkowcem wyniosło 1,5 tys. (mniej o 9,6% niż w 2016 r. oraz o 50,6% niż w 2010 r.).

Największy ruch statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami w 2017 r. koncentrował się w portach Chorwacji (42,9% liczby zawinięć tych statków do portów europejskich), natomiast wycieczkowce najczęściej odwiedzały porty włoskie (23,3%) i hiszpańskie (22,2% liczby zawinięć wycieczkowców do portów europejskich). Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie przewiozły w 2017 r. łącznie 437,8 mln pasażerów, tj. o 4,8% więcej osób niż przed rokiem, ale o 1,7% mniej niż w 2010 r. Spośród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 3,4% (w 2016 r. – 3,3%, w 2010 r. – 2,9%).

W 2017 r. w głównych portach morskich krajów nadbałtyckich należących do UE odnotowano 11,6 tys. zawinięć jednostek floty pasażerskiej (wycieczkowców i pozostałych), tj. mniej o 4,9% niż rok wcześniej oraz o 15,1% niż w 2010 r. Ruch wszystkich statków pasażerskich stanowił 3,4% całego ruchu tego typu statków w portach europejskich. Średnia pojemność brutto wycieczkowca, który w 2017 r. odwiedził porty basenu Morza Bałtyckiego wyniosła 54,3 tys. (mniej o 6,1% niż przed rokiem, ale więcej o 8,5% w porównaniu z 2010 r.), natomiast średnie GT statku pasażerskiego niebędącego wycieczkowcem wyniosło 6,5 tys. (więcej o 27,5% niż w 2016 r. i o 42,7% niż w 2010 r.).

Zawinięcia statków pasażerskich niebędących wycieczkowcami w 2017 r. w przeważającej mierze miały miejsce w portach Szwecji (36,2%) oraz Polski (30,5% liczby zawinięć tych statków do portów nadbałtyckich), a prawie co piąty wycieczkowca odwiedził porty fińskie.

In 2017, main ports of the European Union, Norway and Turkey reported 345.7 thousand calls by passenger (and cruise) ships i.e. 2.9% less than in the preceding year and 48.7% less in comparison to 2010. The average gross tonnage per cruise ship that entered European ports amounted to 60.1 thousand in 2017 (16.3% more than in the preceding year and 37.8% more in comparison to 2010) while the average gross tonnage of a non-cruise passenger ship was 1.5 thousand (9.6% less than in 2016, 50.6% less than in 2010).

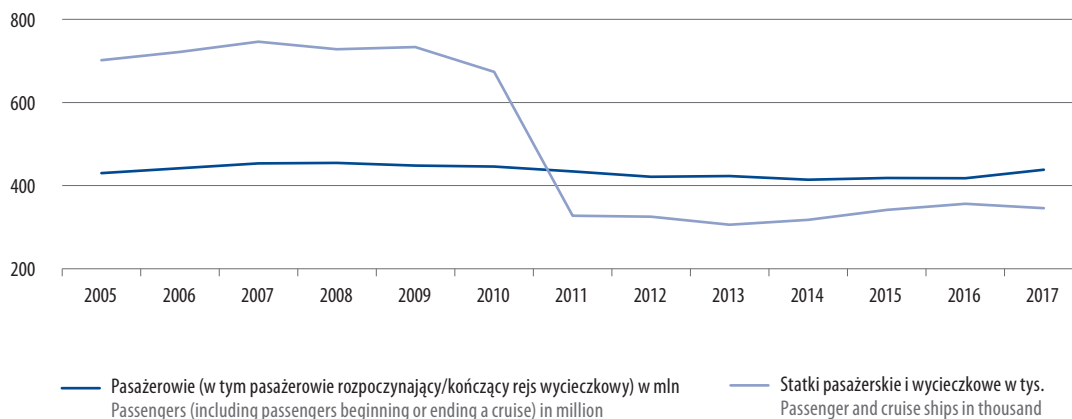
In 2017, the heaviest passenger (non-cruise) ship traffic concentrated around seaports in Croatia (42.9% of calls by those ships at European ports) while the cruise liners most frequently visited Italy (23.3%) and Spain (22.2% of the number of calls by the cruise ships at European seaports). The cruise and other passenger ships carried totally 437.8 million passengers in 2017, i.e. 4.8% more than in the preceding year, but 1.7% less than in 2010. Among the users of maritime transport means, the cruise passengers constituted a small percentage – 3.4% in 2017, 3.3% in 2016, 2.9% in 2010.

In 2017, main Baltic ports in the EU member states reported 11.6 thousand calls by passenger fleet vessels (cruise and other passenger ships), i.e. 4.9% less than in the preceding year and less by 15.1% against 2010. The traffic of all passenger ships accounted for 3.4% of the whole traffic carried out by those ships in the European ports. The average gross tonnage per cruise liner that visited Baltic sea basin ports was 54.3 million in 2017 (6.1% less than the year before, but 8.5% more in comparison to 2010), whereas the average gross tonnage per non-cruise passenger ship amounted to 6.5 thousand (27.5% more than in 2016 and 42.7% more than in 2010).

In 2017, non-cruise ship arrivals largely occurred in Sweden (36.2%) and Poland (30.5% of total number of calls by ships of that type at the Baltic ports) while almost every fifth cruise liner (23.4%) visited Finland.

Wykres 8 (90). Ruch pasażerów i liczba zawinięć statków pasażerskich i wycieczkowych do głównych portów morskich Europy^a

Chart 8 (90). Passenger traffic and number of passenger and cruise ships at European seaports^a

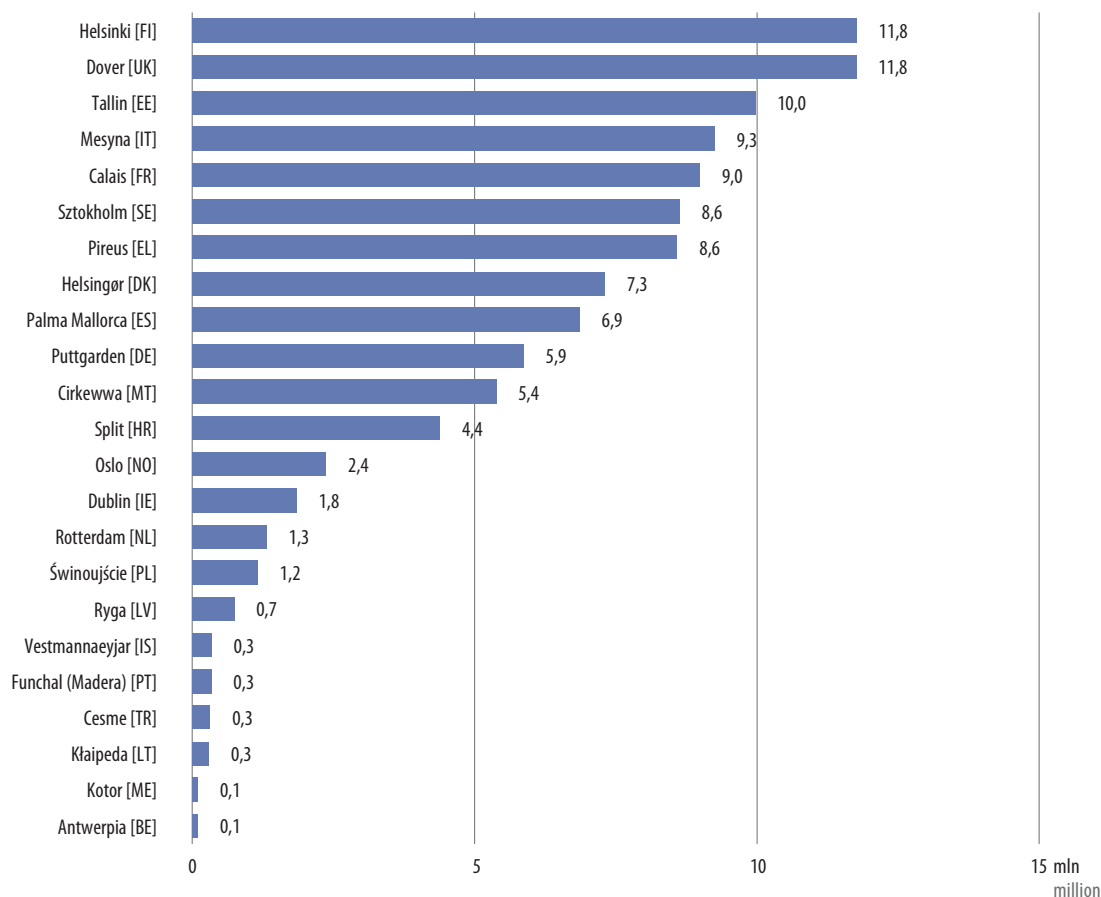


a Z wyłączeniem Rosji.
Źródło: baza Eurostatu New Cronos.
a Excluding Russia.
Source: Eurostat database New Cronos.

Wycieczkowce i pozostałe statki pasażerskie w 2017 r. przewiozły łącznie 118,4 mln pasażerów w obrębie Bałtyku, co stanowiło 28,0% liczby pasażerów podróżujących statkami zawijającymi do portów morskich krajów UE, Norwegii i Turcji. W 2017 r. nadbałtyckie porty krajów UE obsłużyły o 1,1% więcej podróżnych niż przed rokiem oraz o 6,0% więcej niż w 2010 r. Spośród osób korzystających z morskiego transportu pasażerskiego na Bałtyku niewielki odsetek stanowili pasażerowie liniowców wycieczkowych – 1,7% (w 2016 r. – 1,2%, w 2010 r. – 0,1%).

Cruise and other passenger ships carried 118.4 million passengers around the Baltic in 2017, which represented 28.0% of the passengers onboard ships that called at seaports of the EU, Norway and Turkey. In 2017 the Baltic ports of the EU members handled 1.1% more travelers than the year before and 6.0% more than in 2010. Among the users of maritime transport means within the Baltic, the cruise passengers constituted a small percentage – 1.7% in 2017, 1.2% in 2016, 0.1% in 2010.

Wykres 9 (91). Ruch pasażerów w wybranych portach europejskich w 2017 r.
Chart 9 (91). Passenger traffic in selected European seaports in 2017



Źródło: baza Eurostatu New Cronos oraz strona internetowa www.pasp.ru
 Source: Eurostat database New Cronos and the Internet website www.pasp.ru

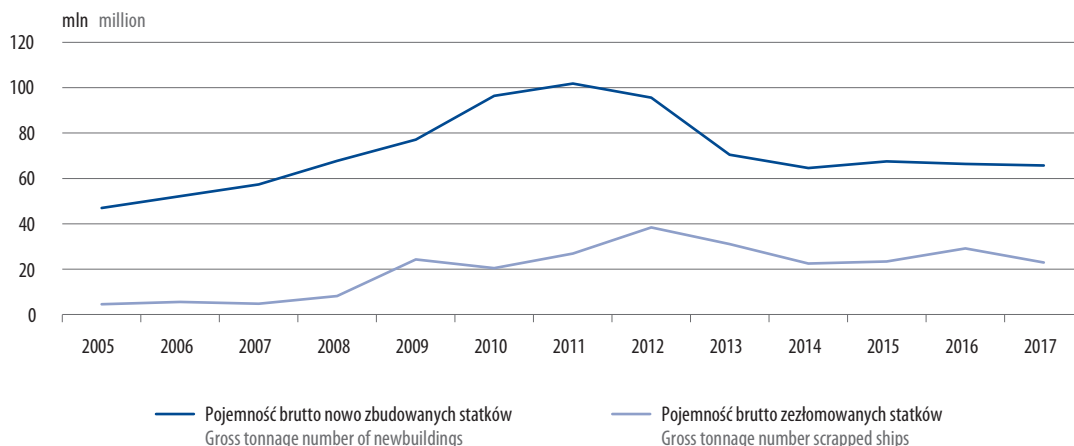
Eksplloatowaną flotę handlową na świecie w 2017 r. stanowiło 93,3 tys. statków o łącznej pojemności brutto (GT) 1 257,9 mln, tj. o 1,3% więcej jednostek i o 3,1% większym tonażu brutto niż rok wcześniej. W ujęciu globalnym najwięcej statków eksploatowanych w 2017 r. było zarejestrowanych pod banderami indonezyjską (9,6%) i panamską (8,6% liczby jednostek światowej floty handlowej). Jednostki o największej pojemności brutto pływały pod banderami panamską (17,8%) i liberyjską (11,0% łącznej pojemności brutto światowej floty handlowej).

W 2017 r., podobnie jak przed rokiem, co dziesiąty statek na świecie (10,5%) był własnością podmiotów z Chin; kolejnym krajem z najliczniejszą flotą była Grecja (8,5% ogółu światowej floty handlowej). Największe statki należały do właścicieli z Grecji (17,0%) i Japonii (12,1% łącznej pojemności brutto światowej floty handlowej).

In 2017, the world merchant fleet in service consisted of 93.3 thousand ships with total gross tonnage (GT) 1,257.9 million, i.e. 1.3% more vessels with by 3.1% larger gross tonnage than in the preceding year. Globally, the largest number of ships in service in 2017 were registered under flags of Indonesia (9.6%) and Panama (8.6% of the number of world merchant vessels). Ships of the largest gross tonnage hoisted flags of Panama (17.8%) and Liberia (11.0% of total GT of the world merchant fleet).

In 2017, similarly to the preceding year, every tenth ship (10.5%) in the world was owned by Chinese companies. Another country that owned the most numerous fleet was Greece (8.5% of world total merchant fleet). The largest ships belonged to owners from Greece (17.0%) and Japan (12.1% of total gross tonnage of the world merchant fleet).

Wykres 10 (92). Światowa produkcja i złomowanie morskiej floty handlowej
Chart 10 (92). World shipbuilding and scrapping of maritime merchant fleet



Źródło: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, wyd. 2000–2013, baza UNCTAD – dane od 2014 r.
Source: World Fleet Statistics, Lloyd's Register Fairplay, eds. 2000–2013, UNCTAD database – data from 2014 onwards.

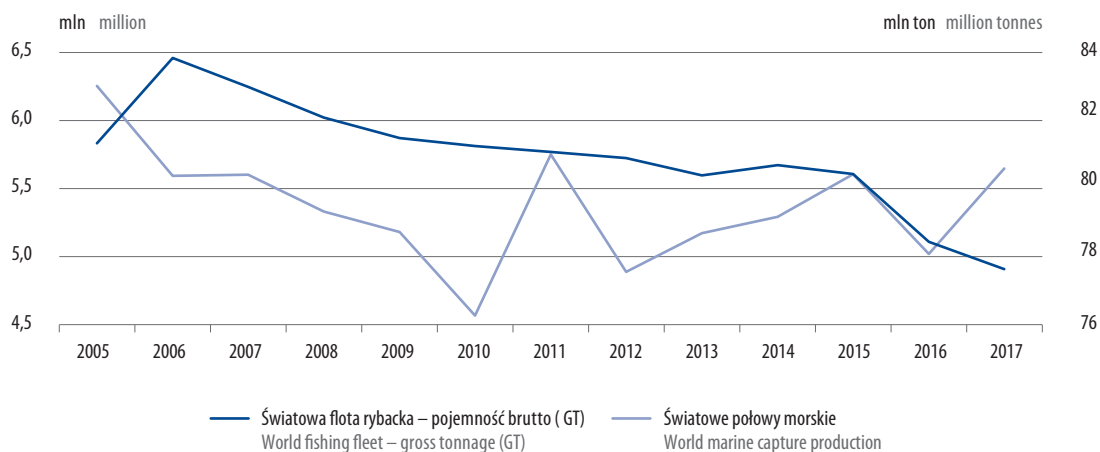
W 2017 r. zbudowano nowe jednostki pływające o łącznej pojemności brutto (GT) 65,7 mln, tj. o 1,1% mniejszej niż w roku poprzednim. Na rynku budowy statków wiodącą rolę odgrywają Chiny (36,0%), Korea Południowa (34,4%) i Japonia (20,0% pojemności brutto światowej produkcji stoczniowej w 2017 r.).

In 2017, new ships of total gross tonnage GT 65.7 million were built, i.e. smaller by 1.1% than in the preceding year. The shipbuilding market leaders were China (36.0%), South Korea (34.4%) and Japan (20.0% of global shipbuilding gross tonnage in 2017).

W tym samym czasie zezłomowano jednostki o łącznej pojemności brutto (GT) 22,9 mln, tj. o 21,3% mniejszej niż w 2016 r. Krajami, w których dokonano większości złomowań statków były Indie (30,3%) i Bangladesz (30,0% światowej łącznej pojemności brutto zezłomowanych jednostek w 2017 r.).

At the same time, global gross tonnage of scrapped ships amounted to GT 22.9 million, i.e. 21.3% less than in 2016. The top scrapping countries were India (30.3%) and Bangladesh (30.0% of global scrapped gross tonnage in 2017).

Wykres 11 (93). Flota rybacka i połowy morskie na świecie
Chart 11 (93). World fishing fleet and capture production



Źródło: bazy danych OECD oraz FAO FishstatJ.
Source: OECD.stat, FishstatJ FAO databases.

Flota rybacka na świecie (kraje OECD, Argentyna, Kolumbia, Kostaryka, Indonezja, Tajwan i Tajlandia) w 2017 r. składała się z 499,1 tys. statków i było to mniej o 6,5% jednostek niż w roku poprzednim oraz o 64,8% niż w 2010 r. Łączna pojemność brutto floty rybackiej wyniosła 4,9 mln, tj. mniej o 3,9% niż przed rokiem oraz o 15,6% w porównaniu z 2010 r. W grupie wyżej wymienionych krajów, Japonia posiadała blisko połowę (47,6%) łącznej liczby statków i łodzi rybackich oraz dysponowała flotą rybacką o największej łącznej pojemności brutto (19,1%). W badanej grupie państw 30,7% liczby statków i łodzi rybackich w 2017 r. stanowiły niewielkie jednostki o długości od 6 do 11,9 m. Zdecydowana większość statków i łodzi rybackich (97,4%) była wyposażona w napęd silnikowy.

W 2017 r. połowy światowe ryb i innych organizmów morskich (bez ssaków morskich, innych kręgowców niebędących rybami, roślin wodnych, koralowców) wyniosły 80 584,2 tys. ton i były większe o 3,2% niż w 2016 r. oraz o 5,7% w porównaniu z 2010 r. W strukturze światowych połowów dominowały ryby morskie, które w 2017 r. stanowiły 82,3% połowów na świecie. Kolejnymi co do znaczenia grupami poławianych organizmów morskich były skorupiaki (7,8%) i mięczaki (7,4%).

Jedna czwarta organizmów (25,1%) pozyskiwanych w ramach światowych połowów morskich w 2017 r. pochodziła z łowisk północno-zachodniego Oceanu Spokojnego. Największy udział w połowach prowadzonych w tym rejonie miały Chiny (62,2%), a następnie Rosja (15,3%) i Japonia (14,4%). Wśród gatunków pozyskanych na tym obszarze połowowym przez Chiny największy udział miał pałasz (8,0%), połowy Rosji były zdominowane przez mintaja (55,7%), natomiast najważniejszymi gatunkami pozyskiwanymi przez japońską flotę rybacką były makrela koliaś (17,6%) oraz sardynka pacyficzna (17,4%).

Floty rybackie krajów europejskich (z wyłączeniem Turcji) w 2017 r. złowiły łącznie 14 401,3 tys. ton organizmów morskich (więcej o 8,6% niż przed rokiem oraz o 6,7% niż w 2010 r.), co stanowiło 17,9% połowów światowych. W łącznej masie połowów morskich zrealizowanych przez floty krajów europejskich połowy Rosji stanowiły 31,9%, Norwegii – 16,4%, natomiast Polski – 1,4%.

Państwa europejskie w 2017 r. najwięcej ryb i innych organizmów morskich pozyskały na łowiskach w północno-wschodnim rejonie Oceanu Atlantyckiego (63,7%) i północno-zachodnim Pacyfiku (21,6%). Na łowiskach północno-wschodniego Atlantyku pozyskano głównie śledzia atlantyckiego (18,0%) i błękitka (16,8% łącznej masy organizmów morskich złowionych na tym akwenie), natomiast na łowiskach w północno-zachodnim rejonie Pacyfiku poławiano przede wszystkim mintaja (55,7%), a także śledzia pacyficznego (13,4%).

In 2017 the world fishing fleet (the OECD member states, Argentina, Columbia, Costa Rica, Indonesia, Taiwan, Thailand) numbered 499.1 thousand vessels, i.e. by 6.5% less than in the preceding year and by 64.8% less than in 2010. The total gross tonnage of the fishing fleet was 4.9 million, i.e. by 3.9% less than the year before and by 15.6% less than in 2010. Regarding the abovementioned countries, almost a half (47.6%) of the total number of fishing ships and small-scale boats, and the fishing fleet of largest gross tonnage (19.1% of the global value) belonged to Japan. In the analyzed group of countries, small-scale vessels, 6 to 11.9 metres long, represented 30.7% of the number of fishing ships and boats in 2017. The vast majority of the fleet (97.4%) was equipped with engines.

In 2017 global marine catches of fish and other aquatic organisms (excluding sea mammals, other vertebrates except for fish, aquatic plants, corals, etc.) amounted to 80,584.2 thousand tonnes and was larger by 3.2% than in 2016 and larger by 5.7% in comparison with 2010. In 2017 marine fisheries prevailed in the marine catches, and they represented 82.3% of the global catches. Other important groups of the caught aquatic organisms were crustaceans (7.8%) and molluscs (7.4%).

In 2017, a one fourth (25.1%) of the world marine catches came from the North-West Pacific Ocean. China (62.2%), Russia (15.3%) and Japan (14.4%) had the largest shares of catches carried out in that region. Among the catches by China in the North-West Pacific the largest share had large-head hairtails (8.0%); Alaska pollocks prevailed in the catches by Russia (55.7%) while Pacific chub mackerels (17.6%) and Japanese pilchards (17.4%) predominated over the North-West Pacific catches by Japanese fleet.

In 2017 fishing fleets of European countries (excluding Turkey) caught 14,401.3 thousand tonnes marine organisms in total (8.6% more than in the preceding year and 6.7% more than in 2010) which represented 17.9% of the global catches. Regarding the total weight of catches by the European fleets, the catches by Russia represented 31.9%, Norway – 16.4%, and Poland – 1.4% of that.

In 2017 the European countries caught the largest weight of fish and other aquatic organism in the North-East Atlantic (63.7%) and North-West Pacific (21.6%). The species harvested in the North-East Atlantic were mainly Atlantic herrings (18.0%) and blue whittings (16.8% of the total weight of aquatic organisms fished in that region), whereas Alaska pollocks (55.7%) and Pacific herrings (13.4%) were fished chiefly in the North-West Pacific.

W 2017 r. największy udział (24,1%) w połowach morskich na łowiskach w północno-wschodnim rejonie Oceanu Atlantyckiego miała flota norweska, natomiast połowy na północno-zachodnim Pacyfiku prowadzone były wyłącznie przez Rosję.

In 2017 the fishing fleet of Norway the largest contribution to the marine captures in the North-East Atlantic Ocean (24.1%), whereas the captures in the North-West Pacific were run exclusively by the Russian fleet.

Uwagi metodologiczne

Methodological notes

1. Za podmioty gospodarki narodowej przyjmuje się jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.
2. Dane o podmiotach według wybranych rodzajów działalności dotyczą podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w systemie REGON (na koniec danego roku), których wyboru dokonano na podstawie przeważającego rodzaju działalności zgodnego z Polską Klasyfikacją Działalności 2007. W niektórych przypadkach, dla lepszego zobrazowania rodzajów działalności występujących w gospodarce morskiej, wprowadzono bardziej szczegółowy podział. Do poszczególnych grupowań według rodzajów działalności przyjęto:

Nazwa rodzaju działalności Kind of activity	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007 Group, class or subclass of PKD 2007
Przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich – usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, których podstawową działalnością jest przeładunek ładunków w portach morskich Cargo handling and storage in seaports – cargo handling and storage businesses whose basic activity is cargo handling in seaports	Przeładunek towarów (52.24); Magazynowanie i przechowywanie towarów (52.10) Cargo handling (52.24); Storage and warehousing (52.10)
Pozostała działalność wspomagająca transport morski – nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne Other activities that support sea transportation – navigation, piloting, rescue, dredging and underwater work, port and sea services, towage, moorage etc	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22) Other service activities incidental to sea transportation (52.22)
Działalność morskich agencji transportowych – agencje celne, morskie agencje, maklerstwo, doradztwo morskie, ekspertyzy morskie, ekspertyzy dotyczące rozmieszczania i zabezpieczania ładunku na statku, kontrola ładunku, spedycja morska i inne Activities of sea transportation agencies – customs, maritime service, ship brokerage, maritime consulting, expertise, expert reports on stowage or cargo arrangement on board, checks on cargo, sea forwarding etc	Działalność morskich agencji transportowych (52.29) Sea transportation agencies activities (52.29)
Zarządy portów morskich Seaports authorities	Działalność usługowa wspomagająca transport morski (52.22); Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi (68.20); Zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie (68.32) Service activities incidental to sea transportation (52.22); Rental and operating of own or leased real estate (68.20); Management of real estate on a fee or contract basis (68.32)
Morski i przybrzeżny transport wodny Sea and coastal waterborne transportation	Transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10); Transport morski i przybrzeżny towarów (50.20) Sea and coastal passenger water transport (50.10); Sea and coastal freight water transport (50.20)
Produkcja i naprawa statków i łodzi – budowa i naprawy jednostek pływających, które spełniają warunki pozwalające na pływanie po pełnym morzu i wodach z nim połączonych Production and repair of ships and boats – building and repair of floating structures which fulfil the conditions to navigate on the high sea and its adjacent waters	Produkcja statków i konstrukcji pływających (30.11); Produkcja łodzi wycieczkowych i sportowych (30.12); Naprawa i konserwacja statków i łodzi (33.15) Building of ships and floating structures (30.11); Building of pleasure and sporting boats (30.12); Repair and maintenance of ships and boats (33.15)

Nazwa rodzaju działalności (dok.) Kind of activity (cont.)	Nazwa grupy, klasy lub podklasy PKD 2007 (dok.) Group, class or subclass of PKD 2007 (cont.)
Rybołówstwo w wodach morskich Marine fishing	Rybołówstwo w wodach morskich (03.11); Chów i hodowla ryb oraz pozostałych organizmów wodnych w wodach morskich (03.21 Z) Marine fishing (03.11); Marine aquaculture (03.21 Z)
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa Processing and preserving of fish and fish products	Przetwarzanie i konserwowanie ryb, skorupiaków i mięczaków (10.20); Wytwarzanie gotowych posiłków i dań (10.85) Processing and preserving of fish, crustaceans and molluscs (10.20); Manufacture of prepared meals and dishes (10.85)
Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków – podmioty, które zajmują się głównie sprzedażą ryb Retail and wholesale of fish, crustaceans and molluscs – entities involved mainly in sale of fish	Sprzedaż hurtowa pozostałej żywności włączając ryby, skorupiaki i mięczaki (46.38); Sprzedaż hurtowa niewyspecjalizowana żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (46.39); Sprzedaż detaliczna w niewyspecjalizowanych sklepach z przewagą żywności, napojów i wyrobów tytoniowych (47.11); Sprzedaż detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach (47.23) Wholesale of other food including fish, crustaceans and molluscs (46.38); Non-specialised wholesale of food, beverages and tobacco (46.39); Retail sale in non-specialised stores with food, beverages or tobacco predominating (47.11); Retail sale of fish, crustaceans and molluscs in specialised stores (47.23)
Prace badawczo-rozwojowe i edukacja morska, jednostki naukowo-badawcze, które pracują głównie na rzecz gospodarki morskiej (Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej w Gdyni, Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Oceanologii w Sopocie, Instytut Morski w Gdańsku, Polska Akademia Nauk Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku) oraz szkoły i zespoły szkół, które szkolą głównie na potrzeby gospodarki morskiej Maritime and marine research, development and educations – scientific and research units that work mainly for maritime economy purposes (National Marine Fisheries Research Institute, R&D Department of CTM Centre in Gdynia, Ship Design and Research Centre in Gdańsk, Institute of Oceanology at Polish Academy of Sciences in Sopot, Maritime Institute in Gdańsk, Institute of Water Construction at Polish Academy of Sciences in Gdańsk), as well as educational units and complexes of schools dedicated mainly for the needs of maritime economy	Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych (72.19); Badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych (72.20); Gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne, z wyłączeniem szkół policealnych (85.3); Szkoły policealne oraz wyższe (85.4); Pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej niesklasyfikowane (85.59); Działalność wspomagająca edukację (85.60) Research and experimental development in natural sciences and engineering (72.19); Research and experimental development in social studies and humanities (72.20); Lower secondary schools and secondary schools excluding post-secondary schools (85.3); Post-secondary schools and higher education institutions (85.4); Out-of-school forms of education, not elsewhere classified (85.59); Educational support activities (85.60)
Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (turystyka nadmorska morska i przybrzeżna) Accommodation and food service activities (maritime and coastal tourism)	Hotele i podobne obiekty zakwaterowania (55.1); Obiekty noclegowe i miejsca krótkotrwałego zakwaterowania (55.2); Pola kempingowe (włączając pola dla pojazdów kempingowych) (55.3) Hotels and similar accommodation (55.1); Accommodation facilities and places for short-term accommodation (55.2); Camping sites (including fields for motorhomes) (55.3)
Urzędy morskie Maritime administration offices	Kierowanie w zakresie efektywności gospodarowania (84.13) Regulation of and contribution to more efficient operation of businesses (84.13)
Pozostałe rodzaje działalności – wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników i inne rodzaje działalności na rzecz gospodarki morskiej Other kinds of activities – seabed mining of crude oil, construction of water engineering structures for maritime economy purposes, architectural and engineering activities for maritime economy purposes, renting of waterborne transport equipment, consultancy, technical research and analysis, recruitment of employees, and other kinds of activities for the benefit of maritime economy	Różne klasy PKD Various PKD classes

3. Dane o pracujących dotyczą osób wykonujących pracę przynoszącą im zarobek (w formie wynagrodzenia za pracę) lub dochód. Do pracujących zaliczono osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Nie zaliczono osób skreślonych tymczasowo z ewidencji, z którymi nie rozwiązano umowy o pracę, tj. korzystających z urlopów bezpłatnych lub wychowawczych powyżej 3 miesięcy, pracujących na umowę zlecenie oraz osób zatrudnionych na umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego.
4. Do pracujących zaliczono:
- osoby zatrudnione na podstawie stosunku pracy (umowy o pracę, powołania, mianowania, wyboru lub stosunku służbowego),
 - pracodawców i pracujących na własny rachunek, a mianowicie właścicieli i współwłaścicieli (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin; z wyłączeniem wspólników spółek, którzy nie pracują w spółce) podmiotów prowadzących działalność gospodarczą,
 - osoby wykonujące pracę nakładczą,
 - agentów pracujących na podstawie umów agencyjnych i umów na warunkach zlecenia (łącznie z pomagającymi członkami ich rodzin oraz osobami zatrudnionymi przez agentów).
5. Dane o pracujących obejmują osoby pełnozatrudnione i niepełnozatrudnione w głównym miejscu pracy. Pracownicy pełnozatrudnieni są to osoby, które pracują w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie pracy lub na stanowisku pracy, w tym również osoby, które zgodnie z obowiązującymi przepisami pracują w skróconym czasie pracy, np. z tytułu warunków szkodliwych dla zdrowia lub w przedłużonym czasie pracy (np. dozorca mienia). Pracownicy niepełnozatrudnieni są to osoby, które zgodnie z zawartą umową, pracują stale w niepełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie lub na danym stanowisku pracy. Niepełnozatrudnieni w głównym miejscu pracy są to osoby, które złożyły w zakładzie pracy oświadczenia stwierdzające, że dany zakład jest ich głównym miejscem pracy.
6. Informacje o pracujących według stanu w dniu 31 grudnia dotyczą pracowników pełnozatrudnionych (łącznie z sezonowymi i zatrudnionymi dorywczo) oraz pracowników niepełnozatrudnionych w głównym miejscu pracy, bez przeliczenia na pełnozatrudnionych.
3. Data regarding employment concern persons who perform work providing earnings (remuneration for work done) or an income. The employed are considered persons who work either in Poland or abroad for entities that provided employment for them, regardless of length of employment. Persons with valid contract and temporarily removed from the employees register (e.g. those on unpaid leave or parental leave longer than 3 months, the employees working on the basis of mandatory contracts or regular employment contracts to obtain vocational training).
4. The employees include:
- persons hired on the basis of an employment relationship (i.e. regular employment contract, appointment, election or service relationship),
 - employers and the self-employed, i.e. owners and co-owners of commercial entities (including helping family members; excluding partners who do not work for their partnership/company),
 - outworkers,
 - agents employed on the basis of agency agreements and mandatory contracts (including helping family members and persons employed by the agents).
5. Data regarding employment include persons employed on the full-time or part-time basis in the main workplace. Full-time paid employees are persons employed on a full-time basis as their employer defined for their workplace; or employees who work a reduced work-time period, e.g. due to hazardous conditions or an extended work-time period (e.g. a property caretaker). Part-time paid employees are persons who regularly work on a part-time basis as their employer defined for their workplace. The part-time employees in their main workplace are those who declared a particular workplace as their principal workplace.
6. Information on employment as of 31st December refers to full-time employees (including employment on a seasonal or casual basis), and part-time employees in their principal workplace, without conversion to the full-time ones (FTE).

7. Informacje o przeciętnym zatrudnieniu w gospodarce morskiej dotyczą pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty, bez osób zatrudnionych poza granicami kraju.
8. Dane o wynagrodzeniach zaprezentowano w ujęciu brutto, tj. łącznie z zaliczkami na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych i łącznie ze składkami na ubezpieczenie emerytalne, rentowe i chorobowe opłacanymi przez ubezpieczonych pracowników.
9. Dane o przeciętnym wynagrodzeniu miesięcznym dotyczą pracowników najemnych, tj. osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.
10. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji. Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.
- Nakłady na środki trwałe są to nakłady na:
- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m.in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
 - maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
 - środki transportu,
 - inne, tj.: melioracje szczegółowe, koszty ponoszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych, inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości – MSR, wprowadzone od 1 stycznia 2005 r.).
- Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.
7. Data on average employment in maritime economy refer to the number full- and part-time employees converted to full-time equivalents, excluding persons employed abroad.
8. Data on remuneration are presented on a gross basis, i.e. including deductions for personal income taxes and premiums for pension, disability and sickness insurance, paid by the insured employees.
9. Data on the average monthly remuneration refer to the hired, i.e. persons employed on the basis of employment relationship (regular employment contract, appointment or election) and include the full- and part-time employees per full-time employment (FTE).
10. Investment outlays are financial or tangible outlays, the purpose of which is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernization) of existing capital asset items, as well as outlays on so-called initial investments. Investment outlays are divided into outlays on fixed assets and other outlays.
- Outlays on fixed assets include outlays on:
- buildings and structures (include buildings and places as well as civil engineering works), including construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
 - machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and endowments),
 - transport equipment,
 - others, i.e., detailed meliorations, costs incurred for purchasing land and second-hand fixed assets as well as livestock (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and investment loans for the period of investment realization (included exclusively in data expressed at current prices), except for interests not included in outlays on fixed assets by units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1st January 2005.
- Other outlays are expenditures on so-called initial investments as well as other costs connected with that investment. These outlays do not contribute to the value of fixed assets.

11. Do środków trwałych zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok, w tym również drogi publiczne, ulice i place łącznie z pobocznymi i podbudową, uzbrojenie terenu, zasadzenia wieloletnie, melioracje, budowle wodne, grunty, inwentarz żywy (stado podstawowe) oraz od 1 stycznia 2002 r. spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu mieszkalnego i spółdzielcze prawo do lokalu niemieszkalnego (użytkowego).
Dane o środkach trwałych nie obejmują wartości gruntów, uznanych od 1 stycznia 1991 r. za środki trwałe zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1990 r. (Dz. U. Nr 90, poz. 529) oraz prawa użytkowania wieczystego gruntu, uznanego od 1 stycznia 2002 r. za środki trwałe zgodnie z ustawą o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. (jednolity tekst Dz. U. 2019 poz. 351).
12. Wartość brutto środków trwałych jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).
13. Wartość zużycia środków trwałych odpowiada wielkości odpisów amortyzacyjnych (umorzeniowych) dokonanych od chwili oddania środków trwałych do eksploatacji.
14. Stopień zużycia określa stosunek procentowy wartości zużycia środków trwałych do wartości brutto środków trwałych.
15. Dane o nakładach inwestycyjnych oraz środkach trwałych dotyczą podmiotów gospodarki morskiej prowadzących działalność gospodarczą, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
16. Wyniki finansowe podmiotów gospodarki morskiej i obliczone relacje ekonomiczne prezentuje się w dostosowaniu do nowelizacji ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 395).
Dane w zakresie gospodarki finansowej przedsiębiorstw obejmują podmioty gospodarcze prowadzące księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
- Wybrane wskaźniki ekonomiczne oznaczają:
- wskaźnik poziomu kosztów jest to relacja kosztów uzyskania przychodów z całością działalności do przychodów z całością działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik rentowności obrotu brutto jest to relacja wyniku finansowego brutto do przychodów z całością działalności, wyrażona w procentach,
11. Fixed assets include asset components and other objects completed and ready for use with an expected period of utility exceeding 1 year, of which also: public roads, streets and squares, together with shoulders and foundations, development of tracts of land, long-term plantings, irrigation and drainage, water structures, land, livestock (basic herd) as well as since 1st January 2002 cooperative ownership right to residential premises and cooperative right to non-residential (of utility character) premises.
Data regarding fixed assets do not include the value of lands recognised since 1st January 1991, as fixed assets, in accordance with the decree of the Council of Ministers, dated 12th December 1990 (Journal of Laws No. 90, item 529) nor the right perpetual usufruct of land, regarded as fixed assets since 1st January 2002, in accordance with the Accounting Act dated 29th September 1994 (uniform text Journal of Laws 2019, item 351).
12. A gross value of fixed assets is the value equal to the purchase or manufacture expenses incurred thereon, including the amount of depreciation (amortization).
13. A depreciation corresponds to the value of amortization (depreciation) write-offs commencing at the moment of commission of the fixed assets.
14. The degree of fixed assets consumption is understood as the relation of the consumption value to the gross value of fixed assets, in percent.
15. Data on investment outlays and fixed assets refer to commercial maritime economy entities that employ more than 9 persons.
16. Calculated economic relationships are presented according to the amended Accounting Act of 29th September 1994 (uniform text, Journal of Laws 2018 item 395).
Data on finance management in the enterprises refer to entities that keep accounting ledgers and employ more than 9 persons.
The selected rates and ratios are the following:
- cost level indicator as the relation of the costs of obtaining revenues from total activity to revenues from total activity, in percent,
 - gross turnover profitability rate as the relation of the gross financial result to revenues from total activity, in percent,

- wskaźnik rentowności obrotu netto jest to relacja wyniku finansowego netto do przychodów z całości kształtu działalności, wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej I stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach,
 - wskaźnik płynności finansowej II stopnia jest to relacja inwestycji krótkoterminowych i należności krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych (bez funduszy specjalnych), wyrażona w procentach.
17. Aktywa obrotowe obejmują: zapasy, należności krótkoterminowe, inwestycje krótkoterminowe (środki pieniężne i krótkoterminowe papiery wartościowe) i krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.
- Należności z tytułu dostaw i usług są zaliczane do należności krótkoterminowych (bez względu na okres wymagalności zapłaty).
18. Obroty ładunkowe w portach morskich jest to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie czasu. Tablice przedstawiające obroty ładunkowe w portach morskich obejmują dane o obrotach ładunkowych będących wynikiem działalności zarówno portowych usługowych przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych, jak i firm przemysłowo-handlowych zlokalizowanych na terenie portu i przeładowujących głównie własne produkty lub zakupione przez siebie towary.
19. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2000–2004 zostały opracowane w oparciu o dane zarządów portów morskich oraz podmiotów gospodarczych dokonujących przeładunków w portach morskich. Obejmują międzynarodowy obrót morski oraz obrót wewnątrz-krajowy. Zgodnie ze stosowaną dla tych lat metodologią badań, waga towarów wykazana jest razem z wagą opakowań i jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).
- Przez międzynarodowy obrót morski rozumie się łączną ilość ładunków, będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, przemieszczonych przez port. Są to ładunki wyładowane ze statków oraz załadowane na statki zarówno w związku z polskim handlem zagranicznym, jak i tranzytem. Do międzynarodowego obrotu morskiego zaliczono również bunkier (paliwo) dostarczony na statki transportowe, obsługujące międzynarodową wymianę handlową.
- net turnover profitability rate as the relation of the net financial result to revenues from total activity, in percent,
 - first degree financial liquidity indicator as the relation of short-term investments to short-term liabilities (excluding special funds), in percent,
 - second degree financial liquidity indicator as the relation of short-term investments and short-term dues to short-term liabilities (excluding special funds), in percent.
17. Current assets include: stocks, short-term dues, short-term investments (cash equivalents, short-term securities), short-term prepayments and accruals.
- Dues from deliveries and services are included in short-term dues (irrespective of their due data).
18. Cargo traffic in seaports means the total weight of freight moved through the seaports in a certain period of time. The tables on cargo traffic in seaports present data on cargo traffic as a result of activities by port storage and warehousing enterprises as well as industrial and commercial entities located in the port, handling mainly their own products or commodities they purchased.
19. Information on cargo traffic in 2000–2004 are compiled out of seaport authorities data and cargo handling companies operating in the seaports. Both international and national cargo traffic is included. According to the methodology in force during those years, the weight of packaging and carriage units (i.e. containers, ro-ro units) is included in the weight of goods.
- International cargo traffic is understood as the total volume of cargo subject to international trade, moved through a seaport. Both international and national cargo traffic is included. This comprises cargo discharged from or laden on ships, as part of Polis foreign trade and transit freight. International cargo traffic includes bunkering (i.e. fuel) delivered on transport ships operating within international trade.

Obrót wewnątrz krajowy obejmuje:

- krajowy obrót morski (kabotaż) – tj. ładunki przewożone drogą morską w obrocie pomiędzy polskimi portami morskimi,
- krajowy obrót lądowy – ładunki pochodzące od krajowego nadawcy i przeznaczone dla krajowego odbiorcy, np. węgiel ze Śląska przeładowany w porcie Szczecin, przeznaczony dla odbiorcy w Gryfinie,
- ryby złowione przez podmioty rybołówstwa morskiego (jeżeli w momencie wyładowywania w porcie ryby te nie są przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej),
- bunkier załadowany na statki inne niż obsługujące międzynarodowy obrót morski (np. bunkier dla polskich statków rybackich lub statków kursujących w ruchu kabotażowym).

20. Dane dotyczące obrotów ładunkowych, ruchu pasażerów i statków w latach 2005–2018 pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów i bosmanatów portów morskich w zakresie zgodnym z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską, Dz. U. WE L 141 z 6 czerwca 2009 r. (wcześniej – Dyrektywa 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r.). Metodologia tego badania (wprowadzonego wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i odpowiadającego wymogom Eurostatu) różni się od metodologii badań wcześniejszych.

21. Informacje o obrotach ładunkowych w latach 2005–2018 obejmują międzynarodowy oraz krajowy obrót morski. Obroty ładunkowe dla tych lat wykazywane są według wagi towaru wraz z bezpośrednim opakowaniem, lecz bez wagi własnej jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).

22. Ładunki drobnicowe – różnego rodzaju ładunki, które można policzyć, w opakowaniu lub bez, o różnych kształtach, transportowane w mniejszych partiach lub jako pojedyncze przesyłki zarówno wyroby gotowe, jak i półfabrykaty.

23. Kontener jest to pojemnik przeznaczony do wielokrotnego przewożenia towarów, bez potrzeby ich przeładowywania przy zmianie środka transportu, wyposażony w urządzenia umożliwiające łatwy transport i przeładunek, przystosowany do piętrzenia, odporny na warunki przewozu, mający możliwie znormalizowane wymiary, które najczęściej wynoszą: szerokość i wysokość 8 stóp (lub 8 stóp x 8 stóp 6 cali), długość 10, 20, 30 lub 40 stóp. (Standardy ISO – Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej).

National cargo traffic comprises:

- domestic maritime cargo traffic (cabotage) – freight by sea as part of traffic among Polish sea-ports,
- domestic land transport of cargo – freight from a domestic consignor to a domestic consignee, for example: coal from Silesia handled in Szczecin seaports for a consignee in Gryfino,
- fish caught by marine fishery entities, in case the fish are not subject to international trade at the moment of landing,
- bunkers laden on ships other than ships operating as part of international maritime cargo traffic (e.g. bunkers for Polish fishing ships or ships operating as part of cabotage).

20. Data on cargo, passenger and ship traffic in 2005–2018 are obtained via maritime (harbours or ports) offices from representatives of ships calling at the ports, in accordance with Directive 2009/42/EU of the European Parliament and of the Council of 6th May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea, Journal of Laws EC L 141 of 6th June 2009 (preceded by Directive 95/64/EC of 8th December 1995). Methodology of that survey introduced in the time of Poland's accession to the European Union meets the Eurostat's requirements and is different from the previous ones.

21. Information on cargo traffic in 2005–2018 comprises both international and national maritime traffic. Cargo traffic in those years is reported as commodity weight including its immediate packaging but excluding the basic weight of carriage units (i.e. containers, ro-ro units).

22. General cargo – countable cargo of various nature, either packed or without packaging, of various shape, carried either in batches or as a single delivery, final or half-finished products.

23. Freight container is a receptacle designed for repeated carriage of commodities, not requiring changing the means of transport, equipped with transportation facilities, stackable, resistant to adverse conditions of carriage, in a standardized size the most common of which is: breadth and height of 8 feet (or 8 feet x 8 feet 6 inches), length 10, 20, 30 or 40 feet. (in accordance with the International Organization for Standardization, ISO).

24. Kategoria ładunkowa „kontenery” obejmuje tylko tzw. kontenery duże, tzn. o długości 20 stóp lub większe. Kontenery mniejsze (krótsze niż 20 stóp) zaliczane są do pozostałych ładunków drobnicowych.
24. The category of “containers” comprises only so-called large containers, i.e. having a length of 20 feet or more. Smaller containers (i.e. shorter than 20 feet) are classified into other general cargo.
25. TEU – jednostka standardowa odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO (1 TEU = 1 kontener 20-stopowy ISO), służąca do przeliczania kontenerów o różnej długości oraz do opisywania i porównywania statków lub terminali kontenerowych.
25. TEU is a standard unit corresponding to the capacity of a 20 foot ISO container (i.e. 1 TEU = one 20 foot ISO container), used for converting various length containers and describing and comparing ships and container terminals with each other.
26. Ładunki toczne/ro-ro – ładunki drobnicowe przeładowywane systemem roll-on, roll-off, np. samochody ciężarowe z ładunkiem lub bez, wagony z ładunkiem lub bez, ładunki na roll-trailerach (podwoziach niskich).
26. Ro-ro units are a type of general cargo, handled with the roll-on/ roll-off systems; e.g. laden or empty trucks, rail wagons or goods in shipborne port-to-port trailers (or chassis).
27. Kryterium klasyfikacji ładunków tocznych do poszczególnych grup ładunkowych jest „najbardziej zewnętrzna” jednostka ładunkowa; np. kontener wjeżdżający na statek na wagonie kolejowym jest wykazywany jako wagon, a nie jako kontener (wyjątkiem były kontenery załadowywane/wyładowywane na roll-trailerach – podwoziach niskich – wykazywane w latach 2005–2009 jako kontenery, a nie jako podwozia niskie – roll-trailery).
27. Ro-ro units are classifiable into a particular cargo group on the basis of “the most external cargo unit” criterion. For example, a container loaded onboard in a rail wagon is reported as a wagon rather than a container, with the exception of loaded/ discharged containers in shipborne port-to-port trailers/ chassis. In 2005–2009 such containers were reported as containers rather than the trailers/ chassis.
28. Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego. Obrót ładunków tranzytowych jest częścią międzynarodowego obrotu morskiego.
Tranzyt morsko-ładowy obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową. Tranzyt lądowo-morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą lądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską. Tranzyt morski obejmuje ładunki tranzytowe, które zostały dowieszone do portu drogą morską i w sposób pośredni lub bezpośredni przeładowane na inny statek z przeznaczeniem do dalszego transportu również drogą morską.
28. Transit cargo means freight from a foreign consignor, transported to a Polish seaport, to be forwarded to a foreign consignee. Transit cargo traffic is a part of international cargo traffic.
Sea-land transit refers to cargo delivered by sea to a seaport to be forwarded by land. Land-sea transit refers to cargo delivered to a seaport by land, to be forwarded by sea. Seaborne transit refers to cargo delivered to a port by sea to be reloaded (directly or indirectly) to another ship for further transportation by sea.
29. Dla zaprezentowania roli portów morskich w obsłudze towarów polskiego handlu zagranicznego na tle innych rodzajów transportu, w opracowaniu wykorzystano dane z systemu statystyki handlu zagranicznego. Informacje z badania handlu zagranicznego zawierają dane o kraju pochodzenia i przeznaczenia towaru.
Rodzaj transportu dla towarów polskiego handlu zagranicznego ustalono w oparciu o informacje o czynnym środku transportu na granicy. Dane o polskim handlu zagranicznym nie zawierają pełnych danych o rodzajach transportu. W statystyce obrotów z krajami UE jedynie największe pod względem wartości obrotów podmioty objęte obowiązkiem sprawozdawczym zobowiązane są do podawania informacji o środku transportu.
29. Data illustrating the role of seaports in Polish foreign trade against other modes of transportation are compiled out of an official foreign trade statistics database. The foreign trade survey provides data on the place of origin or destination.
Poland’s foreign trade data do not cover complete information on modes of transport. Only entities with the largest cargo turnover are obliged to report on modes of transport, as part of statistics of cargo traffic to/from the EU members. The obligation refers to not only domestic entities but also a large group of foreign companies included in the foreign trade of Poland. It is assumed that the type of means of transport available at the border determines the mode of transport. The reported

Podmiotami zobowiązanymi nie są wyłącznie podmioty krajowe. Istnieje duża grupa podmiotów zagranicznych, które są zaliczane do polskiego handlu zagranicznego. Waga podana jest bez wagi opakowań i bez wagi jednostek transportujących. Obroty w milionach złotych podane są w cenach bieżących.

30. Dane o ruchu pasażerów w portach morskich dotyczą pasażerów, dla których dany port jest portem początkowym lub docelowym ich morskiej podróży. Dane nie obejmują pasażerów, którzy znajdowali się na statku cumującym w danym porcie, ale którzy nie opuścili pokładu tego statku (nie zakończyli lub nie rozpoczęli podróży morskiej).

31. Od 2010 r. badanie portów morskich zostało rozszerzone o informacje dotyczące pasażerów wycieczkowców, tj. osób schodzących z wycieczkowca w celu zobaczenia atrakcji w porcie morskim lub okolicy (przy zachowaniu miejsca na statku) i następnie wracających na ten statek oraz o dane o obrotach ładunkowych w portach morskich według grup towarowych.

32. Dane o ruchu statków w portach morskich obejmują:

- transportowe statki towarowe, do których zalicza się również barki pełnomorskie,
- transportowe statki pasażerskie,

nie uwzględniają natomiast:

- statków nie spełniających funkcji transportowych (np. statków szkolnych, holowników, lodołamaczy, statków nowo zbudowanych wychodzących w morze na próby),
- statków, dla których transport ładunków nie jest świadczeniem odpłatnej usługi przewozowej (np. statków rybackich, zaopatrzeniowych).

Dane o ruchu statków dla lat 2000–2004 obejmują tylko międzynarodowy ruch statków. Dla 2000 r. Police i Stepnica ujęto łącznie z danymi dot. portu Szczecin.

Dane o ruchu statków dla lat 2005–2018 dotyczą statków transportowych lub pełniących funkcję transportową; zasadniczo nie obejmują statków o pojemności brutto (GT) poniżej 100 (nie uwzględnia się również ładunków ani pasażerów przewożonych tymi statkami).

33. Pojemność brutto (GT – ang. gross tonnage) – jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

34. Pojemność netto (NT – ang. net tonnage) – jest to miara pojemności użytkowej statku, tj. zamkniętych pomieszczeń przystosowanych do przewozu ładunków (w tym pasażerów), które zostały włączone do pojemności brutto.

weight is reduced by the weight of packaging and weight of transport units. Data on cargo turnover in million zloty are specified in current prices.

30. Data on passenger traffic refer to ports of departure and destination. Passengers (passengers who did not started/finished their voyage) onboard a ship mooring in a particular port are excluded.

31. Beginning from 2010 the maritime port survey is extended to include cruise passengers, i.e. passengers who leave a cruise ship to pay a short visit to a tourist attraction associated with a port while retaining a cabin on board to return to the ship; as well as cargo traffic by commodity groups and ports.

32. Data on ship traffic include:

- cargo-carrying ships including seaborne barges,
- passenger ships.

The following is excluded:

- miscellaneous activity ships (e.g. training ship, tug boats, icebreakers, new built vessels starting their sea trials),
- ships that provide cargo transport free of charge (e.g. fishing ships, supply ships).

Data on ship traffic in 2000–2004 include international traffic only. In 2000, ports of Szczecin, Police and Stepnica were reported collectively as a sum thereof.

Data on ship traffic in 2005–2018 refer to cargo-carrying ships or ships used for transport purposes. In principle ships of gross tonnage (GT) below 100 are excluded. Such data do not comprise cargo or passengers on board those ships.

33. Gross tonnage (GT) is a measure of total capacity of closed spaces on board, inside the hull and super-structures.

34. Net tonnage (NT) is a measure of the useful capacity of a ship, i.e. closed spaces designed for cargo and passenger transport, included into gross tonnage.

35. Nośność (DWT – ang. deadweight tonnage) – to ciężar, jaki może statek przyjąć zanurzając się do letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej. Oznacza różnicę w tonach pomiędzy wypornością statku do linii ładunkowej letniej w wodzie o ciężarze właściwym 1,025 oraz całkowitą wagą statku, tj. wypornością statku w tonach bez ładunku, paliwa, oleju do smarowania, balastu, świeżej wody i wody pitnej w zbiornikach, przedmiotów użytkowych, jak również pasażerów, załogi i ich dobytku.
36. Dane o morskiej flocie transportowej dotyczą statków o polskiej własności i współwłasności bez względu na podnoszoną banderę.
37. Dane o flocie transportowej dotyczą statków floty morskiej i przybrzeżnej, z wyłączeniem statków szkoleniowych, naukowo-badawczych, kutrów rybackich, holowników, pchaczy, jednostek służby państwowej, Marynarki Wojennej oraz Straży Granicznej.
38. Dane o przewozach żeglugą morską obejmują przewozy ładunków i pasażerów wykonane w rejsach żeglugą międzynarodową, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich. Nie obejmuje przewoźników, którzy przenieśli siedzibę za granicę.
39. Do przewozów wykonanych w żegludze regularnej zalicza się przewozy statkami liniowymi kursującymi według ustalonego i ogłoszonego rozkładu podróży na określonej z góry trasie i zawijającymi do portów określonych w rozkładzie podróży.
40. Do przewozów wykonanych w żegludze nieregularnej zalicza się przewozy wykonane statkami towarowymi żeglugi nieregularnej, tj. statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.
41. Żegluga bliskiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu bałtyckim i europejskim, natomiast żegluga dalekiego zasięgu obejmuje przewozy w zasięgu oceanicznym;
- do przewozów w zasięgu bałtyckim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty Morza Bałtyckiego aż do linii Kristiansand (Norwegia) – Skagen (Dania),
 - do przewozów w zasięgu europejskim zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach obejmujących porty europejskie (z wyjątkiem portów leżących w zasięgu bałtyckim), azjatyckie porty Morza Czarnego i Morza Śródziemnego oraz porty Afryki Północnej do szerokości portu Casablanca włącznie),
35. Deadweight tonnage (DWT) refers to a load of ship when loaded down to its summer load line in sea water. DWT means the difference in tonnes between the displacement of a ship on summer load – line in water with a specific gravity of 1.025 and the total weight of the ship, i.e. the displacement in tonnes of a ship without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and drinking water in the tanks, usable supplies as well as passengers, crew and their possessions.
36. Data on sea cargo-carrying fleet refer to ships of Polish sole or joint property, whatever flag they hoist.
37. Data on cargo-carrying fleet concern maritime and coastal fleet ships excluding: training and research/survey vessels, fishing boats, tug and pusher boats, public service units, the Navy and Border Patrol.
38. Data on maritime transport with sea fleet include cargo and passengers carried as part of international shipping, finished in the reporting year, with the own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators. No information on operators who moved their head offices abroad is included.
39. Liner shipping refers to transport performed by liner ships navigating within a fixed and official schedule, on fixed itineraries, and calling at ports advertised in the schedules.
40. Tramping refers to voyages by cargo-carrying ships navigating without any schedule, and according to the current transportation needs.
41. Short sea shipping refers to the Baltic and European service, while deep sea shipping refers to oceanic service;
- Baltic service refers to seaborne transport on the routes among Baltic ports, up to the Kristiansund (Norway) – Skagen (Denmark),
 - European service refers to seaborne transport on the routes among European seaports (with the exception of the Baltic Sea Region), Asian ports of the Black Sea and the Mediterranean Sea, as well as North Africa seaports up to and including Casablanca,

- do przewozów w zasięgu oceanicznym zaliczono przewozy wykonane statkami kursującymi na trasach wykraczających poza zasięg bałtycki i europejski.
- Ocean service refers to seaborne transport on the routes beyond the Baltic and Europe.
42. Przewozy ładunków promami wykonane morską i przybrzeżną flotą transportową obejmują ciężar przewożonych samochodów oraz innych środków transportu nieprzewożących ładunków tzn. uwzględniony jest ciężar ładunku oraz ciężar środków transportu, na którym znajduje się ładunek.
 42. The weight of cargo transported by maritime and coastal ferries include the weight of vehicles and other means of transport i.e. without cargo inside, i.e. both the weight of cargo and the weight of means of transport with cargo are included.
 43. Za ładunki polskiego handlu zagranicznego w gestii własnej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej polskich eksporterów względnie importerów, w gestii obcej uważa się ładunki będące w gestii przewozowej obcych eksporterów względnie importerów.
 43. Polish foreign trade cargo under an entity's own management refers to cargo being under Polish exporters' or importers' management. Cargo under foreign management refers to cargo managed by foreign exporters or importers.
 44. Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego nie obejmują wagi kontenerów i jednostek tocznych (samobieżnych i nie samobieżnych).
 44. The carriages of Polish foreign trade goods do not include the weight of containers and ro-ro units (self-propelled and non-self-propelled).
 45. Dane o przewozach żegluga morską przybrzeżną dotyczą przewozów pasażerów wykonanych w rejsach żegluga krajową i przybrzeżną, zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami własnymi i statkami dzierżawionymi pływającymi pod banderą polską lub obcą armatorów lub operatorów polskich.
 45. Data on maritime coastal shipping refer to passenger transport as part of national and coastal sea voyages, finished in the reporting year, performed with own or chartered ships under Polish or foreign flags, operated by Polish ship-owners or operators.
 46. Dane o produkcji i portfelu zamówień na statki dotyczą morskich statków handlowych o pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
 46. Data on ship completions and order books refer to maritime merchant ships of gross tonnage (GT) 100 or larger.
 47. Dane o produkcji i stanie portfela zamówień na statki oraz dane o remontach i stanie portfela zamówień na remonty statków (zgodnie z metodologią OECD) nie obejmują okrętów wojennych.
 47. Data on shipbuilding and order books as well as data on ship repairs and repair order books (under the OECD methodology) do not refer to warships.
 48. Dane o produkcji statków, o stanie portfela zamówień oraz dane o remontach statków i o stanie portfela na remonty statków uzyskano z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.
 48. Data on shipbuilding, order books as well as data on ship repairs and repair order books are obtained from Ship Design and Research Centre, Gdańsk.
 49. Dane o produkcji statków uzupełniono o informacje od Związku Pracodawców Forum Okrętowego w Gdańsku.
 49. Data on shipbuilding are supplemented with information provided by Association of Polish Maritime Industries Forum Okretowe.
 50. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunków lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdujących się pod nim.
 50. Sea merchant ship is a vessel designed or used for a business activity, and in particular for the carriage of goods, transport of passengers, marine fisheries or acquisition of other sea resources, exploration of minerals from the sea bed and other deposits under the sea bed.

51. Zgodnie z obowiązującą ustawą z 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. 2015 poz. 222), pod pojęciem rybołówstwa morskiego rozumie się rybołówstwo komercyjne, rekreacyjne, połów w celu badań naukowych lub prac rozwojowych albo kształcenia, a także zarybianie oraz chów, hodowlę organizmów morskich oraz wprowadzanie lub przenoszenie gatunków obcych na morskich obszarach Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta reguluje kompleksowo problemy akwakultury, wymogi dla statków rybackich i armatorów, wykonując w ten sposób zalecenia rozporządzeń unijnych.
52. Dane dotyczące floty rybackiej, połowów ryb i innych organizmów morskich uzyskano z Morskiego Instytutu Rybackiego z Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
53. Trawlerem dalekomorskim jest statek rybacki przystosowany do połowu ryb dennych za pomocą włoków dennych i pelagicznych ciągniętych za statkiem.
54. Kutrem rybackim jest statek rybacki posiadający pokład ciągły, którego długość całkowita wynosi ponad 15 m i nie więcej niż 30 m, a moc napędu głównego nie przekracza 611 kW.
55. Łodzią rybacką jest statek rybacki o długości do 15 m.
56. Stan floty dalekomorskiej, kutrowej i łodziowej zaprezentowany jest zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją stosowaną w opracowaniach Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni – Państwowego Instytutu Badawczego.
57. Ryby słodkowodne spędzają całe życie w wodach słodkich płynących lub zbiornikach stojących. Do ryb słodkowodnych poławianych na Morzu Bałtyckim i jego zatokach (Zalew Wiślany, Zalew Szczeciński) zaliczono: certy, ciosy, karasie, krąpie, leszcze, liny, miętusy, okonie, płocie, rozpióry, sandacze, sumy, stynki, szczupaki, węgorzyce. Ryby dwuśrodowiskowe w ciągu życia zmieniają jeden raz lub wielokrotnie swoje środowisko; najczęściej jest to zmiana wód morskich na śródlądowe lub odwrotnie. Do ryb dwuśrodowiskowych zaliczono: łosose, pstrągi tęczowe, sieje, trocie wędrownie i węgorze. Do grupy ryb płaskich zaliczono przedstawicieli gatunków z rodziny Pleuronectidae (flądrowate), czyli: gładzice, stornie, turboty oraz halibuty i niegładzice. Halibuty i niegładzice poławiane są poza Morzem Bałtyckim.
51. According to the current Sea Fisheries Act of 19th December (Journal of Laws 2015, item 222), marine fisheries shall be understood as the commercial, recreational fisheries, fishing for research and development purposes, educational fishing, fish restocking, farming of marine organisms, the introduction of alien species and translocation of locally absent species in sea areas of the Republic of Poland. This Act shall comprehensively regulate the issues of aquaculture, requirements for fishing ships and their owners, satisfying the EU recommendations.
52. Data on fishing fleet, the volume of caught fish and other marine species, are compiled out of information from National Marine Fisheries Institute.
53. Deep-sea trawler is a fishing ship adopted for catching of demersal fishes using bottom or pelagic nets pulled by the ship.
54. Fishing cutter is a fishing ship with a continuous deck of a total length of over 15 mm and no more than 30 m, while the power of the main propeller does not exceed 611 kW.
55. Fishing boat is a fishing ship of a length not exceeding 15 m.
56. The condition of the deep-sea, cutter and boat fleet is presented according to the current classification used by National Marine Fisheries Institute.
57. Freshwater fishes live their whole life in running or standing fresh waters. The category of freshwater fishes caught in the Baltic Sea including its coastal waters (i.e. Vistula Lagoon, Pomeranian Bay) covers: vimba fishes, sabrefishes, white breams, breams, burbots, perchs, roaches, blue breams, pikeperches, wels catfishes, smelts, pikes, and eel pouts. Diadromous fishes change their habitat once or more than once in their lifetime. In most cases it implies the change from marine to inland waters or vice versa. The category of diadromous fishes covers: salmons, rainbow trouts, common whitefishes, trouts and eels. Flatfishes comprise representatives of the family Pleuronectidae i.e. plaices, flounders, turbots, as well as halibuts and long rough dabs. The halibuts and dabs are caught outside the Baltic Sea.

58. Informacje dotyczące importu i eksportu ryb uzyskano na podstawie deklaracji INTRASTAT zgodnie ze Scaloną Nomenklaturą Towarową Handlu Zagranicznego CN. Od 1 stycznia 2006 r. dane te są uzupełniane o informacje dotyczące kupna/sprzedaży „ryb z burty”, zbierane przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Departament Rybołówstwa – Centrum Monitorowania Rybołówstwa.
58. Information on imports and exports volume was compiled out of INTRASTAT declaration according to the Combined Nomenclature (CN). From 1st January 2006 onwards this is provided with complementary data on fish purchased/sold directly “from the ship”, collected by Fisheries Monitoring Centre at the Department of Fisheries, Ministry of Agriculture and Rural Development.
59. Działalność badawcza i rozwojowa (badania naukowe i prace rozwojowe, w skrócie B+R) są to systematycznie prowadzone prace twórcze, podjęte dla zwiększenia zasobu wiedzy, w tym wiedzy o człowieku, kulturze i społeczeństwie, jak również dla znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy.
59. Research and development (scientific research and experimental development – R&D) refers to systematically conducted creative work, undertaken in order to increase knowledge including the knowledge of human-kind, culture and society, as well as to find how to utilize that knowledge.
60. Nakłady na działalność badawczą i rozwojową obejmują:
- nakłady wewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych danej jednostki wykonanych przez własne zaplecze badawcze, niezależnie od źródeł ich finansowania; do nakładów wewnętrznych zalicza się nakłady bieżące poniesione na badania podstawowe, stosowane, przemysłowe i prace rozwojowe oraz nakłady inwestycyjne na środki trwałe związane z działalnością B+R,
 - nakłady zewnętrzne, ujmujące wartość prac badawczych i rozwojowych w danej jednostce nabytych od innych jednostek (krajowych i zagranicznych).
60. Expenditures on research and development include:
- internal expenditures, including the value of research and development works of a given entity, carried out by their own research facilities regardless of their financial resources. Internal expenditures include current expenditures borne on basic research, applied scientific, industrial research and development as well as capital expenditures on fixed assets connected with R&D,
 - external expenditures, including the value of research and development works of a given entity, purchased from other (national or foreign) entities.
61. W statystyce Unii Europejskiej w dziedzinie turystyki obszar nadmorski to lokalne jednostki (gminy), które posiadają morską granicę lub więcej niż 50% powierzchni leży w odległości 10 km od morza. Dodatkowo gminy wiejskie: Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie oraz Koszalin (gmina miejska) i Sianów (gmina miejsko-wiejska) zostały w uzgodnieniu z Eurostatem uznane za nadmorskie. Szczecin pomimo, iż nie został włączony do listy regionów nadmorskich Unii Europejskiej został również zaprezentowany w opracowaniu ze względu na położenie nad morskimi wodami wewnętrznymi i ściśle powiązania z morzem. Cedry Wielkie (gmina miejska w województwie pomorskim), Braniewo (gmina wiejska w województwie warmińsko-mazurskim) oraz Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska w województwie zachodniopomorskim) nie zostały ujęte w tablicach ze względu na brak obiektów noclegowych w analizowanym okresie.
61. In the EU tourism statistics, a coastal area is a local area units (gminas) that has a sea border or more than 50% of its area is located at the distance of 10 km from the sea. In addition rural gminas of Słupsk, Główny, Gniewino, Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, the urban gmina of Koszalin and a mixed urban-rural gmina of Sianów are regarded as seaside ones as agreed with Eurostat. Despite Szczecin is not mentioned in the EU list of coastal regions, it has been added to this publication owing to its location at internal marine waters and its close linkages to the sea. The rural gminas of Cedry Wielkie in the Pomorskie Voivodeship, Braniewo in the Warmińsko-Mazurskie Voivodeship and Nowe Warpno in the Zachoniopomorskie Voivodeship are not mentioned in the tables since they lacked accommodation facilities in the analysed period.

62. W badaniu turystycznych obiektów noclegowych wyodrębnia się następujące rodzaje obiektów badanych przez GUS: hotel, motel, pensjonat, inne obiekty hotelowe (np. obiekt spełniający zadania hotelu, motelu lub pensjonatu, któremu nie została nadana kategoria), dom wycieczkowy, schronisko, schronisko młodzieżowe, schronisko szkolno-młodzieżowe, ośrodek wczasowy, ośrodek kolonijny, ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy, dom pracy twórczej, zespół domków turystycznych, kemping, pole biwakowe, hostel, zakład uzdrowiskowy, pokój gościnny (kwatery prywatna), kwatera agroturystyczna, pozostałe obiekty niesklasyfikowane (obiekty, które w czasie niepełnego wykorzystania zgodnie z ich przeznaczeniem lub w części, pełnią funkcję obiektu noclegowego dla turystów; są to m.in. internaty, domy studenckie, ośrodki rekreacyjno-sportowe itp.).
62. The survey on tourist accommodation establishments single out the following types of establishments surveyed by Statistics Poland: hotel, motel, boarding house, (for example an uncategorized establishment functioning as a hotel, motel or boarding house) similar establishment, excursion hostel, shelter, youth hostel, school youth hostel, holiday centre, holiday youth centre, training-recreational centre, creative arts centre, of tourist cottages, camping site, tent camp site, hostel, health resort, rooms for guests, agrotourism lodging, other not classified establishments (establishments, which function as tourist accommodation establishments, in the period of not being fully used according to their own purpose, these include among others dormitories, boarding schools, sport and recreational centres, etc.).
63. Dane dotyczące liczby obiektów i miejsc noclegowych obejmują wszystkie obiekty czynne w dniu 31 lipca oraz obiekty nieczynne w tym dniu, ale czynne w innych dniach badanego miesiąca; przyjęto dla nich maksymalną liczbę miejsc. Do liczby dni działalności obiektu nie wlicza się przerw międzyturnusowych, z powodu remontu, dezynfekcji itp. Przez obiekt czynny rozumie się obiekt, którego co najmniej część była dostępna dla turystów (niezależnie od tego czy był on faktycznie wykorzystywany) w badanym okresie.
63. Data concerning the number of accommodation places and establishments cover all establishments open on 31st July and establishments closed on 31st July, but open on other days of the surveyed month. The maximum number of places has been assumed for them; the number of days of establishment activity does not include breaks between batches of tourists caused by repairs, disinfection, etc. An active establishment is understood as an establishment which was accessible to tourists, at least in part (regardless of its actual occupancy), during the surveyed period.
64. Turyści korzystający z noclegów to liczba osób (turyistów), które rozpoczęły pobyt w obiekcie w danym miesiącu, tj. zostały zameldowane. Osoby przebywające na przełomie dwóch miesięcy powinny być liczone jeden raz (w chwili zameldowania).
64. The number of tourists accommodated is the number of persons (tourists), who began their stay in an establishment in a given month (i.e. who checked in). The persons staying in the establishment at the turn of two months will only be included in the survey once, (i.e. at the time of their registration).
65. Badanie bazy noclegowej jest prowadzone w cyklu miesięcznym z wykorzystaniem formularzy statystycznych KT-1. Badanie to dostarcza informacji o stanie i wykorzystaniu turystycznych obiektów noclegowych. Prezentowane informacje dotyczą obiektów noclegowych posiadających 10 lub więcej miejsc noclegowych.
65. Accommodation surveys are conducted monthly using KT-1 statistical report. This study provides information on the condition and use of tourist accommodation. Presented information concern accommodation facilities with 10 or more beds.
66. W przypadku informacji dotyczących UE korzystano z bazy danych Eurostatu New Cronos. Dane o portach nadbałtyckich Rosji pozyskiwane były ze stron internetowych (www.pasp.ru) i obejmowały one lata 2000–2005 oraz 2014–2017. W zakresie danych o portach basenu Morza Bałtyckiego (BSR), w przypadku Niemiec i Szwecji (które publikują dane w rozbięciu na odpowiednie dla akwenu MCA) uwzględniono wyłącznie porty zlokalizowane na linii brzegowej Bałtyku.
66. New Cronos, a Eurostat database was used to compile statistics concerning the European Union. Data on Russian Baltic ports, received from www.pasp.ru website cover the periods of 2000–2005 and 2014–2017. As far as the Baltic Sea Region (BSR) is concerned, Germany and Sweden publish their data divided by relevant MCA. Therefore, only those ports of those countries located along the Baltic coastline have been selected.

67. W niniejszej publikacji uwzględniono również zagadnienie żeglugi bliskiego zasięgu, która odgrywa istotną rolę w polityce morskiej Unii Europejskiej. Żegluga bliskiego zasięgu (SSS) to transport morski ładunków na względnie krótką odległość, w odróżnieniu od międzykontynentalnej żeglugi dalekomorskiej. W kontekście statystyki transportu Unii Europejskiej żegluga bliskiego zasięgu definiowana jest jako przewóz ładunków drogą morską pomiędzy portami krajów członkowskich UE (niekiedy włącznie z krajami kandydującymi i EFTA) a portami zlokalizowanymi w geograficznych granicach Europy, na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, tzn. portami krajów:
- członkowskich UE,
 - EOG (Islandia i Norwegia),
 - krajów kandydujących do UE, zgodnie ze stanem na koniec 2017 r. (Albania, Czarnogóra, Turcja),
 - rejonu Morza Bałtyckiego (Rosja),
 - rejonu Morza Śródziemnego (Algieria, Bośnia i Hercegowina, Egipt, Izrael, Liban, Libia, Maroko, Okupowane Terytorium Palestyny, Syria, Tunezja),
 - rejonu Morza Czarnego (Gruzja, Mołdowa, Rosja i Ukraina).
- Definicja ta oparta jest na Komunikacie COM (1999) 317, wersja ostateczna czerwiec 1999 r., o rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w Europie.
68. Zakres informacji dotyczących światowej gospodarki morskiej wynika z dostępności międzynarodowych danych statystycznych o gospodarce morskiej, gdzie korzystano z publikacji Lloyd's Register of Shipping (dane do 2016 r.), FAO, OECD i UNCTAD. Źródła danych podano pod tablicami.
69. Według definicji Eurostatu i Komisji Europejskiej¹ port główny to port statystyczny, który osiągnął poziom ruchu pasażerskiego nie mniej niż 200 000 rocznie albo odnotował obroty powyżej 1 miliona ton ładunków.
70. Dane o światowej morskiej flocie handlowej obejmują statki transportowe (towarowe i pasażerskie) i pozatransportowe (m.in. pomocnicze, rybackie). W tablicach dotyczących floty oraz złomowania i utraty statków ujęte są statki z własnym napędem o pojemności brutto (GT) powyżej 100. Dane dotyczące światowej produkcji statków obejmują wszystkie rodzaje statków handlowych o napędzie własnym i pojemności brutto (GT) 100 i więcej.
67. This paper refers also to short-sea shipping as the crucial factor in the marine policy of the European Union. Short sea shipping (SSS) is the maritime transport of goods over relatively short distances, as opposed to the intercontinental cross-ocean deep sea shipping. In the context of European Union (EU) transport statistics it is defined as maritime transport of goods between ports in the EU member states (sometimes also including candidate countries and EFTA countries) on one hand, and ports situated in geographical Europe, on the Mediterranean and Black Seas on the other hand, i.e. ports in:
- EU member states,
 - EEA countries (Iceland and Norway),
 - candidate countries as of the end of 2017 (Albania, Montenegro and Turkey),
 - the Baltic Sea area (Russia),
 - the Mediterranean Sea area (Algeria, Bosnia and Herzegovina, Egypt, Israel, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian territory, Syria, and Tunisia),
 - the Black Sea area (Georgia, Moldova, Russia and Ukraine).
- This definition is derived from Commission Communication COM (1999) 317 final of June 1999 on the development of SSS in Europe.
68. The scope of information on the world maritime economy results from availability of international maritime statistics such as Lloyd's Register of Shipping (data until 2016), FAO, OECD and UNCTAD. Sources are mentioned under respective tables.
69. Eurostat and the European Commission¹ define a main ports as a statistical port that recorded no less than 200,000 passenger movements during a year, or handled more than one million tonnes of goods.
70. Data on world merchant fleet refer to ships for transportation purposes (freight or passenger carriers) as well as ships of miscellaneous activities (i.e. offshore, fishing). Statistics on fleets, ships disposals and losses comprise self-propelled vessels of gross tonnage (GT) not less than 100. World shipbuilding statistics cover all types of merchant fleet vessels of gross tonnage (GT) 100 or larger.

- | | |
|--|--|
| <p>71. Dane o światowej flocie rybackiej pochodzą z bazy OECD i obejmują wszystkie jednostki łowcze – bez względu na długość kadłuba, posiadanie napędu i innego wyposażenia czy pojemność brutto. Wartości globalne dla tej floty dotyczą krajów członkowskich OECD a także państw dobrowolnie przekazujących swoje dane tej instytucji (tzn. Argentyna, Kolumbia, Kostaryka, Indonezja, Tajwan, Tajlandia).</p> <p>72. Dane o światowych połowach morskich pochodzą z bazy FAO i dotyczą ryb morskich, dwuśrodowiskowych i słodkowodnych, bezkręgowców morskich (mięczaków i skorupiaków) żyjących w wodach morskich.</p> <p>73. Prezentacja szeregów czasowych jest uwarunkowana dostępnością i spójnością danych.</p> <p>74. Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą się nieznacznie różnić od podanych wielkości „ogółem”.</p> | <p>71. Data on world fishing fleet come from the OECD database and cover all fish-catching vessels, regard-less of their hull length, type of propeller, equipment or gross tonnage. Global values for that fleet refer to the OECD member along with states that send their data to that institution on a voluntary basis (i.e. Argentina, Colombia, Costa Rica, Indonesia, Taiwan, Thailand).</p> <p>72. Data on marine world catches come from a database by FAO, and they refer to marine, diadromous and freshwater fishes, marine invertebrates (molluscs, crustaceans) and other minor aquatic animals living in sea waters.</p> <p>73. Time series are presented according to the availability of particular data.</p> <p>74. Due to the rounding of data, in some cases sums of components may slightly differ from the amount given in the item "total".</p> |
|--|--|